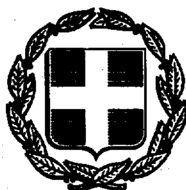

01000721105940084



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

Αρ. Φύλλου **72**

11 Μαΐου 1994

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 2209

Κύρωση του Πρωτοκόλλου, 1988, που αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση περί Γραμμών Φορτώσεως, 1966 και άλλες διατάξεις.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος το αναφερόμενο στη Διεθνή Σύμβαση περί Γραμμών Φορτώσεως, 1966, Πρωτόκολλο 1988, μαζί με τα Προσαρτήματά του, που υπογράφηκε στο Λονδίνο στις 11 Νοεμβρίου 1988, των οποίων το κείμενο σε πρωτότυπο στην αγγλική και σε μετάφραση στην ελληνική γλώσσα έχει ως εξής:

PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966

THE PARTIES TO THE PRESENT PROTOCOL,

BEING PARTIES to the International Convention on Load Lines, 1966, done at London on 5 April 1966,

RECOGNIZING the significant contribution which is made by the above-mentioned Convention to the promotion of the safety of ships and property at sea and the lives of persons on board,

RECOGNIZING ALSO the need to improve further the technical provisions of the above-mentioned Convention,

RECOGNIZING FURTHER the need for the introduction into the above-mentioned Convention of provisions for survey and certification harmonized with corresponding provisions in other international instruments,

CONSIDERING that these needs may best be met by the conclusion of a Protocol relating to the International Convention on Load Lines, 1966,

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE I

General obligations

1 The Parties to the present Protocol undertake to give effect to the provisions of the present Protocol and the Annexes hereto, which shall constitute an integral part of the present Protocol. Every reference to the present Protocol constitutes at the same time a reference to the Annexes hereto.

2 As between the Parties to the present Protocol, the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966 (hereinafter referred to as "the Convention"), except article 29, shall apply subject to the modifications and additions set out in the present Protocol.

3 With respect to ships entitled to fly the flag of a State which is not a Party to the Convention and the present Protocol, the Parties to the present Protocol shall apply the requirements of the Convention and the present Protocol as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to such ships.

ARTICLE II

Existing certificates

1 Notwithstanding any other provisions of the present Protocol, any International Load Line Certificate which is current when the present Protocol enters into force in respect of the Government of the State whose flag the ship is entitled to fly shall remain valid until it expires.

2 A Party to the present Protocol shall not issue certificates under, and in accordance with, the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966, as adopted on 5 April 1966.

ARTICLE III

Communication of information

The Parties to the present Protocol undertake to communicate to, and deposit with, the Secretary-General of the International Maritime Organization (hereinafter referred to as "the Organization"):

(a) the text of laws, decrees, orders and regulations and other instruments which have been promulgated on the various matters within the scope of the present Protocol;

(b) a list of nominated surveyors or recognized organizations which are authorized to act on their behalf in the administration of load line matters for circulation to the Parties for information of their officers, and a notification of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to those nominated surveyors or recognized organizations; and

(c) a sufficient number of specimens of their certificates issued under the provisions of the present Protocol.

ARTICLE IV

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1 The present Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 March 1989 to 28 February 1990 and shall thereafter remain open for accession. Subject to the provisions of paragraph 3, States may express their consent to be bound by the present Protocol by:

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

(b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or

(c) accession.

2 Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

3 The present Protocol may be signed without reservation, ratified, accepted, approved or acceded to only by States which have signed without reservation, accepted, approved or acceded to the Convention.

ARTICLE V

Entry into force

1 The present Protocol shall enter into force twelve months after the date on which both the following conditions have been met:

(a) not less than fifteen States, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have expressed their consent to become Parties to it in accordance with article IV, and

(b) the conditions for the entry into force of the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 have been met,

provided that the present Protocol shall not enter into force before 1 February 1992.

2 For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of the present Protocol after the conditions for entry into force thereof have been met but prior to the date of entry into force, the ratification, acceptance, approval or accession shall take effect on the date of entry into force of the present Protocol or three months after the date of deposit of the instrument, whichever is the later date.

3 Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which the present Protocol enters into force shall take effect three months after the date of deposit.

4 After the date on which an amendment to the present Protocol or an amendment, as between the Parties to the present Protocol, to the Convention is deemed to have been accepted under article VI, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the present Protocol or the Convention as amended.

ARTICLE VI

Amendments

1 The present Protocol and, as between the Parties to the present Protocol, the Convention may be amended by either of the procedures specified in the following paragraphs.

2 Amendment after consideration within the Organization:

(a) Any amendment proposed by a Party to the present Protocol shall be submitted to the Secretary-General of the Organization, who shall then circulate it to all Members of the Organization and all Contracting Governments to the Convention at least six months prior to its consideration.

(b) Any amendment proposed and circulated as above shall be referred to the Maritime Safety Committee of the Organization for consideration.

(c) States which are Parties to the present Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Maritime Safety Committee for the consideration and adoption of amendments.

(d) Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Parties to the present Protocol present and voting in the Maritime Safety Committee expanded as provided for in subparagraph (c) (hereinafter referred to as "the expanded Maritime Safety Committee") on condition that at least one third of the Parties shall be present at the time of voting.

(e) Amendments adopted in accordance with subparagraph (d) shall be communicated by the Secretary-General of the Organization to all Parties to the present Protocol for acceptance.

(f) (i) An amendment to an article or Annex A to the present Protocol or an amendment, as between Parties to the present Protocol, to an article of the Convention, shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two thirds of the Parties to the present Protocol.

(ii) An amendment to Annex B to the present Protocol or an amendment, as between Parties to the present Protocol, to an Annex to the Convention, shall be deemed to have been accepted:

(aa) at the end of two years from the date on which it is communicated to Parties to the present Protocol for acceptance; or

(bb) at the end of a different period, which shall not be less than one year, if so determined at the time of its adoption by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the expanded Maritime Safety Committee.

However, if within the specified period either more than one third of the Parties, or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of all the merchant fleets of all Parties, notify the Secretary-General of the Organization that they object to the amendment, it shall be deemed not to have been accepted.

(g) (i) An amendment referred to in subparagraph (f)(i) shall enter into force with respect to those Parties to the present Protocol which have accepted it, six months after the date on which it is deemed to have been accepted, and with respect to each Party which accepts it after that date, six months after the date of that Party's acceptance.

(ii) An amendment referred to in subparagraph (f)(ii) shall enter into force with respect to all Parties to the present Protocol, except those which have objected to the amendment under that

subparagraph and which have not withdrawn such objections, six months after the date on which it is deemed to have been accepted. However, before the date set for entry into force, any Party may give notice to the Secretary-General of the Organization that it exempts itself from giving effect to that amendment for a period not longer than one year from the date of its entry into force, or for such longer period as may be determined by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the expanded Maritime Safety Committee at the time of the adoption of the amendment.

3 Amendment by a Conference:

(a) Upon the request of a Party to the present Protocol concurred in by at least one third of the Parties, the Organization shall convene a Conference of Parties to consider amendments to the present Protocol and the Convention.

(b) Every amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of the Parties present and voting shall be communicated by the Secretary-General of the Organization to all Parties for acceptance.

(c) Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and shall enter into force in accordance with the procedures specified in subparagraphs 2(f) and 2(g) respectively, provided that references in these paragraphs to the expanded Maritime Safety Committee shall be taken to mean references to the Conference.

4 (a) A Party to the present Protocol which has accepted an amendment referred to in subparagraph 2(f)(ii) which has entered into force shall not be obliged to extend the benefit of the present Protocol in respect of the certificates issued to a ship entitled to fly the flag of a State Party which, pursuant to the provisions of that subparagraph, has objected to the amendment and has not withdrawn

such an objection, in so far as such certificates relate to matters covered by the amendment in question.

(b) A Party to the present Protocol which has accepted an amendment referred to in subparagraph 2(f)(ii) which has entered into force shall extend the benefit of the present Protocol in respect of the certificates issued to a ship entitled to fly the flag of a State Party which, pursuant to the provisions of subparagraph 2(g)(ii), has notified the Secretary-General of the Organization that it exempts itself from giving effect to the amendment.

5 Unless expressly provided otherwise, any amendment made under this article which relates to the structure of a ship shall apply only to ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after the date on which the amendment enters into force.

6 Any declaration of acceptance of, or objection to, an amendment or any notice given under subparagraph 2(g)(ii) shall be submitted in writing to the Secretary-General of the Organization, who shall inform all Parties to the present Protocol of any such submission and the date of its receipt.

7 The Secretary-General of the Organization shall inform all Parties to the present Protocol of any amendments which enter into force under this article, together with the date on which each such amendment enters into force.

ARTICLE VII

Denunciation

1 The present Protocol may be denounced by any Party at any time after the expiry of five years from the date on which the present Protocol enters into force for that Party.

2 Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General of the Organization.

3 A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its receipt by the Secretary-General of the Organization.

4 A denunciation of the Convention by a Party shall be deemed to be a denunciation of the present Protocol by that Party. Such denunciation shall take effect on the same date as denunciation of the Convention takes effect according to paragraph (3) of article 30 of the Convention.

ARTICLE VIII

Depositary

1 The present Protocol shall be deposited with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as "the depositary").

2 The depositary shall:

(a) inform the Governments of all States which have signed the present Protocol or acceded thereto of:

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of the present Protocol;

(iii) the deposit of any instrument of denunciation of the present Protocol together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect;

(b) transmit certified true copies of the present Protocol to the Governments of all States which have signed the present Protocol or acceded thereto.

3 As soon as the present Protocol enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the depositary to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE IX

Languages

The present Protocol is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE AT LONDON this eleventh day of November one thousand nine hundred and eighty eight.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed the present Protocol.

ANNEX A

MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO ARTICLES OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966

Article 2

Definitions

The existing text of paragraph (8) is replaced by the following:

"(8) "Length" means 96% of the total length on a waterline at 85% of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the fore-side of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. Where the stem contour is concave above the waterline at 85% of the least moulded depth, both the forward terminal of the total length and the fore-side of the stem respectively shall be taken at the vertical projection to that waterline of the aftermost point of the stem contour (above that waterline). In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline."

Add a new paragraph (9) to read as follows:

"(9) "Anniversary date" means the day and the month of each year which will correspond to the date of expiry of the relevant certificate."

Articles 3, 12, 16 and 21

In the existing text of these articles all references to "(1966)" in relation to the International Load Line Certificate are deleted.

Article 4

Application

The existing text of paragraph (3) is replaced by the following:

"(3) The regulations contained in annex I, unless expressly provided otherwise, are applicable to new ships."

Article 5

Exceptions

In paragraph (2)(c) the words "Punta Norte" are replaced by "Punta Rasa (Cabo San Antonio)".

Article 13

Survey, inspection and marking

The existing heading is replaced by the following:

"Surveys and marking"

In lines 1, 4 and 7 replace the words "survey, inspection and marking" by "surveys and marking".

Article 14

Initial and periodical surveys and inspections

The existing heading is replaced by the following:

"Initial, renewal and annual surveys"

The existing text is replaced by the following:

"(1) A ship shall be subjected to the surveys specified below:

(a) An initial survey before the ship is put in service, which shall include a complete inspection of its structure and equipment in so far as the ship is covered by the present Convention. The survey shall be such as to ensure that the arrangements, materials and scantlings fully comply with the requirements of the present Convention.

(b) A renewal survey at intervals specified by the Administration but not exceeding 5 years, except where paragraphs (2), (5), (6) and (7) of article 19 are applicable, which shall be such as to ensure that the structure, equipment, arrangements, materials and scantlings fully comply with the requirements of the present Convention.

(c) An annual survey within 3 months before or after each anniversary date of the certificate to ensure that:

(i) alterations have not been made to the hull or superstructures which would affect the calculations determining the position of the load line;

(ii) the fittings and appliances for the protection of openings, guard rails, freeing ports and means of access to crew's quarters are maintained in an effective condition;

(iii) the freeboard marks are correctly and permanently indicated;

(iv) the information required by regulation 10 is provided.

(2) The annual surveys referred to in paragraph (1)(c) of this article shall be endorsed on the International Load Line Certificate or the International Load Line Exemption Certificate issued to a ship exempted under paragraph (2) of article 6 of the present Convention.

Article 16

Issue of certificates

Delete paragraph (4).

Article 17

Issue of certificates by another Government

The existing heading is replaced by the following:

"Issue or endorsement of certificates by another Government"

The existing text of paragraph (1) is replaced by the following:

"(1) A Contracting Government may at the request of another Contracting Government cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of the present Convention are complied with, shall issue or authorize the issue of the International Load Line Certificate to the ship and, where appropriate, endorse or authorize the endorsement of the certificate on the ship in accordance with the present Convention."

In paragraph (4) reference to "(1966)" is deleted.

Article 18

Form of certificates

The existing text is replaced by the following:

"The certificates shall be drawn up in the form corresponding to the models given in Annex III to the present Convention. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages."

Article 19

Duration of certificates

The existing heading is replaced by the following:

"Duration and validity of certificates"

The existing text is replaced by the following:

"(1) An International Load Line Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed 5 years.

(2)(a) Notwithstanding the requirements of paragraph (1), when the renewal survey is completed within 3 months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate.

(b) When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate.

(c) When the renewal survey is completed more than 3 months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.

(3) If a certificate is issued for a period of less than 5 years, the Administration may extend the validity of a certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph (1), provided that the annual surveys referred to in article 14 applicable when a certificate is issued for a period of 5 years are carried out as appropriate.

(4) If, after the renewal survey referred to in paragraph (1)(b) of article 14, a new certificate cannot be issued to the ship before the expiry date of the existing certificate, the person or organization carrying out the survey may extend the validity of the existing certificate for a period which shall not exceed 5 months. This extension shall be endorsed on the certificate, and shall be granted only where there have been no alterations in the structure, equipment, arrangements, materials or scantlings which affect the ship's freeboard.

(5) If a ship at the time when a certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No certificate shall be extended for a period longer than 3 months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new certificate. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

(6) A certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this article may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed the new certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

(7) In special circumstances, as determined by the Administration, a new certificate need not be dated from the date of expiry of the existing certificate as required by paragraphs (2), (5) and (6). In these special circumstances, the new certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.

(8) If an annual survey is completed before the period specified in article 14 then:

(a) the anniversary date shown on the certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than 3 months later than the date on which the survey was completed;

(b) the subsequent annual survey required by article 14 shall be completed at the intervals prescribed by that article using the new anniversary date;

(c) the expiry date may remain unchanged provided one or more annual surveys are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by article 14 are not exceeded.

(9) An International Load Line Certificate shall cease to be valid if any of the following circumstances exist:

(a) material alterations have taken place in the hull or superstructures of the ship such as would necessitate the assignment of an increased freeboard;

(b) the fittings and appliances mentioned in paragraph (1)(c) of article 14 are not maintained in an effective condition;

(c) the certificate is not endorsed to show that the ship has been surveyed as provided in paragraph (1)(c) of article 14;

(d) the structural strength of the ship is lowered to such an extent that the ship is unsafe.

(10) (a) The duration of an International Load Line Exemption Certificate issued by an Administration to a ship exempted under paragraph (2) of article 6 shall not exceed 5 years. Such certificate shall be subject to a renewal, endorsement, extension and cancellation procedure similar to that provided for an International Load Line Certificate under this article.

(b) The duration of an International Load Line Exemption Certificate issued to a ship exempted under paragraph (4) of article 6 shall be limited to the single voyage for which it is issued.

(11) A certificate issued to a ship by an Administration shall cease to be valid upon the transfer of such a ship to the flag of another State."

Article 21

Control

In paragraph (1)(c) the reference to "paragraph (3)" is replaced by "paragraph (9)".

ANNEX B

MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO ANNEXES TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966

ANNEX I

REGULATIONS FOR DETERMINING LOAD LINES

CHAPTER I. GENERAL

Regulation 1
Strength of hull

In the heading the words "Strength of Hull" are replaced by the words "Strength of ship".

In the first sentence of the regulation the word "hull" is replaced by the word "ship".

Regulation 2
Application

Add new paragraphs (6) and (7) to read as follows:

"(6) Regulation 22(2) and regulation 27 shall apply only to ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after the date on which the Protocol of 1988 Relating to the International Convention on Load Lines, 1966 enters into force.

(7) New ships, other than those specified in paragraph (6), shall comply either with regulation 27 of the present Convention (as amended) or with regulation 27 of the International Convention on Load Lines, 1966 (as adopted on 5 April 1966), as determined by the Administration."

Regulation 3

Definitions of terms used in the annexes

The existing text of paragraph (1) is replaced by the following:

"(1) Length. The length (L) shall be taken as 96% of the total length on a waterline at 85% of the least moulded depth measured from the top of the keel, or as the length from the fore-side of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. Where the stem contour is concave above the waterline at 85% of the least moulded depth, both the forward terminal of the total length and the fore-side of the stem respectively shall be taken at the vertical projection to that waterline of the aftermost point of the stem contour (above that waterline). In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline."

In paragraph (5)(b) the words "the moulded lines of the deck and side shell plating" are replaced by the words "the moulded lines of deck and sides".

Regulation 5

Load line mark

In the last sentence of the regulation the words "(as illustrated in figure 2)" are deleted.

Regulation 9

Verification of marks

The reference to "(1966)" in relation to the International Load Line Certificate is deleted.

CHAPTER II. CONDITIONS OF ASSIGNMENT OF FREEBOARD

Regulation 10
Information to be supplied to the master

The existing text of paragraph (2) is replaced by the following:

"(2) Every ship which is not required under the International Convention for Safety of Life at Sea in force to undergo an inclining test upon its completion shall:

(a) be so inclined and the actual displacement and position of the centre of gravity shall be determined for the light ship condition;

(b) have supplied for the use of its master such reliable information in an approved form as is necessary to enable him by rapid and simple processes to obtain accurate guidance as to the stability of the ship under all conditions likely to be encountered in normal service;

(c) carry on board at all times its approved stability information together with evidence that the information has been approved by the Administration;

(d) if the Administration so approves, have its inclining test on completion dispensed with, provided basic stability data are available from the inclining test of a sister ship and it is shown to the satisfaction of the Administration that reliable stability information for the ship can be obtained from such basic data."

Regulation 15
Hatchways closed by portable covers and secured weathertight by tarpaulins and battening devices

In the last sentence of paragraph (5) the word "linear" is inserted before the word "interpolation".

Regulation 22

Scuppers, inlets and discharges

In the first sentence of paragraph (1) the words ", except as provided in paragraph (2)," are inserted between the words "shall" and "be".

The following paragraph is added to the existing text:

"(2) Scuppers led through the shell from enclosed superstructures used for the carriage of cargo shall be permitted only where the edge of the freeboard deck is not immersed when the ship heels 5° either way. In other cases the drainage shall be led inboard in accordance with the requirements of the International Convention for the Safety of Life at Sea in force."

The existing paragraphs (2) to (5) are renumbered (3) to (6).

In renumbered paragraph (4) the reference to "paragraph (1)" is replaced by "paragraph (2)".

In the first sentence of renumbered paragraph (6) the words "All valves and shell fittings" are replaced by the words "All shell fittings, and the valves".

Regulation 23

Side scuttles

In paragraph (2) of the regulation the words "load waterline" are replaced by the words "summer load line (or summer timber load line, if assigned)".

Regulation 24

Freeing ports

In the first sentence of paragraph (2) the words "calculated area" are replaced by the words "area calculated according to paragraph (1)".

In the second sentence of paragraph (2) the word "linear" is inserted before the word "interpolation".

In paragraph (3) the words "a ship is fitted with a trunk which" are replaced by the words "a ship fitted with a trunk".

CHAPTER III. FREEBOARDS

Regulation 27
Types of ships

The existing text is replaced by the following:

"(1) For the purposes of freeboard computation, ships shall be divided into type 'A' and type 'B'.

Type 'A' ships

(2) A type 'A' ship is one which:

(a) is designed to carry only liquid cargoes in bulk;

(b) has a high integrity of the exposed deck with only small access openings to cargo compartments, closed by watertight gasketed covers of steel or equivalent material; and

(c) has low permeability of loaded cargo compartments.

(3) A type 'A' ship if over 150 m in length to which a freeboard less than type 'B' has been assigned, when loaded in accordance with the requirements of paragraph (11), shall be able to withstand the flooding of any compartment or compartments, with an assumed permeability of 0.95, consequent upon the damage assumptions specified in paragraph (12), and shall remain afloat in a satisfactory condition of equilibrium as specified in paragraph (13). In such a ship the machinery space shall be treated as a floodable compartment, but with a permeability of 0.85.

(4) A type 'A' ship shall be assigned a freeboard not less than that based on table A of regulation 28.

Type 'B' ships

(5) All ships which do not come within the provisions regarding type 'A' ships in paragraphs (2) and (3) shall be considered as type 'B' ships.

(6) Type 'B' ships, which in position 1 have hatchways fitted with hatch covers which comply with the requirements of regulation 15, other than paragraph (7), shall be assigned freeboards based upon the values given in table B of regulation 28, increased by the values given in the following table:

Freeboard increase over tabular freeboard for type 'B' ships, for ships with hatch covers not complying with regulation 15(7) or regulation 16

Length of ship (metres)	Freeboard increase (millimetres)	Length of ship (metres)	Freeboard increase (millimetres)	Length of ship (metres)	Freeboard increase (millimetres)
108 and below	50	139	175	170	290
109	52	140	181	171	292
110	55	141	186	172	294
111	57	142	191	173	297
112	59	143	196	174	299
113	62	144	201	175	301
114	64	145	206	176	304
115	68	146	210	177	306
116	70	147	215	178	308
117	73	148	219	179	311
118	76	149	224	180	313
119	80	150	228	181	315
120	84	151	232	182	318
121	87	152	236	183	320
122	91	153	240	184	322
123	95	154	244	185	325
124	99	155	247	186	327
125	103	156	251	187	329
126	108	157	254	188	332
127	112	158	258	189	334
128	116	159	261	190	336
129	121	160	264	191	339
130	126	161	267	192	341
131	131	162	270	193	343
132	136	163	273	194	346
133	142	164	275	195	348
134	147	165	278	196	350
135	153	166	280	197	353
136	159	167	283	198	355
137	164	168	285	199	357
138	170	169	287	200	358

Freeboards at intermediate lengths of ship shall be obtained by linear interpolation.

Ships above 200 m in length shall be dealt with by the Administration.

(7) Type 'B' ships, which in position 1 have hatchways fitted with hatch covers complying with the requirements of regulation 15(7) or regulation 16, shall, except as provided in paragraphs (8) to (13) inclusive of this regulation, be assigned freeboards based on table B of regulation 28.

(8) Any type 'B' ship of over 100 m in length may be assigned freeboards less than those required under paragraph (7), provided that, in relation to the amount of reduction granted, the Administration is satisfied that:

(a) the measures provided for the protection of the crew are adequate;

(b) the freeing arrangements are adequate;

(c) the covers in positions 1 and 2 comply with the provisions of regulation 16 and have adequate strength, special care being given to their sealing and securing arrangements; and

(d) the ship, when loaded in accordance with the requirements of paragraph (11), shall be able to withstand the flooding of any compartment or compartments, with an assumed permeability of 0.95, consequent upon the damage assumptions specified in paragraph (12), and shall remain afloat in a satisfactory condition of equilibrium, as specified in paragraph (13). In such a ship, if over 150 m in length, the machinery space shall be treated as a floodable compartment, but with a permeability of 0.85.

(9) In calculating the freeboards for type 'B' ships which comply with the requirements of paragraphs (8), (11), (12) and (13), the values from table B of regulation 28 shall not be reduced by more than 60% of the difference between the B and A tabular values for the appropriate ship lengths.

(10) (a) The reduction in tabular freeboard allowed under paragraph (9) may be increased up to the total difference between the values in table A

and those in table B of regulation 28 on condition that the ship complies with the requirements of:

(i) regulation 26, other than paragraph (4), as if it were a type 'A' ship;

(ii) paragraphs (8), (11) and (13) of this regulation; and

(iii) paragraph (12) of this regulation, provided that throughout the length of the ship any one transverse bulkhead will be assumed to be damaged, such that two adjacent fore and aft compartments shall be flooded simultaneously, except that such damage will not apply to the boundary bulkheads of a machinery space.

(b) In such a ship, if over 150 m in length, the machinery space shall be treated as a floodable compartment, but with a permeability of 0.85.

Initial condition of loading

(11) The initial condition of loading before flooding shall be determined as follows:

(a) The ship is loaded to its summer load waterline on an imaginary even keel.

(b) When calculating the vertical centre of gravity, the following principles apply:

(i) Homogeneous cargo is carried.

(ii) All cargo compartments, except those referred to under (iii), but including compartments intended to be partially filled, shall be considered fully loaded except that in the case of fluid cargoes each compartment shall be treated as 98% full.

(iii) If the ship is intended to operate at its summer load waterline with empty compartments, such compartments shall be considered empty provided the height of the centre of gravity so calculated is not less than as calculated under (ii).

(iv) 50% of the individual total capacity of all tanks and spaces fitted to contain consumable liquids and stores is allowed for. It shall be assumed that for each type of liquid, at least one transverse pair or a single centreline tank has maximum free surface, and the tank or combination of tanks to be taken into account shall be those where the effect of free surfaces is the greatest; in each tank the centre of gravity of the contents shall be taken at the centre of volume of the tank. The remaining tanks shall be assumed either completely empty or completely filled, and the distribution of consumable liquids between these tanks shall be effected so as to obtain the greatest possible height above the keel for the centre of gravity.

(v) At an angle of heel of not more than 5° in each compartment containing liquids, as prescribed in (ii) except that in the case of compartments containing consumable fluids, as prescribed in (iv), the maximum free surface effect shall be taken into account.

Alternatively, the actual free surface effects may be used, provided the methods of calculation are acceptable to the Administration.

(vi) Weights shall be calculated on the basis of the following values for specific gravities:

salt water	1.025
fresh water	1.000
oil fuel	0.950
diesel oil	0.900
lubricating oil	0.900

Damage assumptions

(12) The following principles regarding the character of the assumed damage apply:

(a) The vertical extent of damage in all cases is assumed to be from the base line upwards without limit.

(b) The transverse extent of damage is equal to B/5 or 11.5 m, whichever is the lesser, measured inboard from the side of the ship. perpendicularly to the centreline at the level of the summer load waterline.

(c) If damage of a lesser extent than specified in subparagraphs (a) and (b) results in a more severe condition, such lesser extent shall be assumed.

(d) Except where otherwise required by paragraph (10)(a), the flooding shall be confined to a single compartment between adjacent transverse bulkheads provided the inner longitudinal boundary of the compartment is not in a position within the transverse extent of assumed damage. Transverse boundary bulkheads of wing tanks which do not extend over the full breadth of the ship shall be assumed not to be damaged, provided they extend beyond the transverse extent of assumed damage prescribed in subparagraph (b).

If in a transverse bulkhead there are steps or recesses of not more than 3 m in length located within the transverse extent of assumed damage as defined in subparagraph (b), such transverse bulkhead may be considered intact and the adjacent compartment may be floodable singly. If, however, within the transverse extent of assumed damage there is a step or recess of more than 3 m in length in a transverse bulkhead, the two compartments adjacent to this bulkhead shall be considered as flooded. The step formed by the afterpeak bulkhead and the afterpeak tank top shall not be regarded as a step for the purpose of this regulation.

(e) Where a main transverse bulkhead is located within the transverse extent of assumed damage and is stepped in way of a double bottom or side tank by more than 3 m, the double bottom or side tanks adjacent to the stepped portion of the main transverse bulkhead shall be considered as flooded simultaneously. If this side tank has openings, into one or several holds, such as grain feeding holes, such hold or holds shall be considered as flooded simultaneously. Similarly in a ship designed for the carriage of fluid cargoes, if a side tank has openings into adjacent compartments, such adjacent compartments shall be considered as empty and as being flooded simultaneously. This provision is applicable even where such openings are fitted with closing appliances, except in the case of sluice valves fitted in bulkheads between tanks and where the valves are controlled from the deck. Manhole covers with closely-spaced bolts are considered equivalent to the unpierced bulkhead except in the case of openings in topside tanks, making the topside tanks common to the holds.

(f) Where the flooding of any two adjacent fore and aft compartments is envisaged, main transverse watertight bulkheads shall be spaced at least 1/3 $L^{2/3}$ or 14.5 m, whichever is the lesser, in order to be considered effective. Where transverse bulkheads are spaced at a lesser distance, one or more of these bulkheads shall be assumed as non-existent in order to achieve the minimum spacing between bulkheads.

Condition of equilibrium

(13) The condition of equilibrium after flooding shall be regarded as satisfactory provided:

(a) The final waterline after flooding, taking into account sinkage, heel and trim, is below the lower edge of any opening through which progressive downflooding may take place. Such openings shall include air pipes, ventilators and openings which are closed by means of weathertight doors (even if they comply with regulation 12) or hatch covers (even if they comply with regulation 16 or regulation 19(4)), and may exclude those openings closed by means of manhole covers and flush scuttles (which comply with regulation 18), cargo hatch covers of the type described in regulation 27(2), remotely operated sliding watertight doors, and sidescuttles of the non-opening type (which comply with regulation 23). However, in the case of doors separating a main machinery space from a steering gear compartment, watertight doors may be of a hinged, quick-acting type kept closed at sea, whilst not in use, provided also that the lower sill of such doors is above the summer load waterline.

(b) If pipes, ducts or tunnels are situated within the assumed extent of damage penetration as defined in paragraph (12)(b), arrangements shall be made so that progressive flooding cannot thereby extend to compartments other than those assumed to be floodable in the calculation for each case of damage.

(c) The angle of heel due to unsymmetrical flooding does not exceed 15°. If no part of the deck is immersed, an angle of heel of up to 17° may be accepted.

(d) The metacentric height in the flooded condition is positive.

(e) When any part of the deck outside the compartment assumed flooded in a particular case of damage is immersed, or in any case where the margin of stability in the flooded condition may be considered

doubtful, the residual stability is to be investigated. It may be regarded as sufficient if the righting lever curve has a minimum range of 20° beyond the position of equilibrium with a maximum righting lever of at least 0.1 m within this range. The area under the righting lever curve within this range shall be not less than 0.0175 m.rad. The Administration shall give consideration to the potential hazard presented by protected or unprotected openings which may become temporarily immersed within the range of residual stability.

(f) The Administration is satisfied that the stability is sufficient during intermediate stages of flooding.

Ships without means of propulsion

(14) A lighter, barge or other ship without independent means of propulsion shall be assigned a freeboard in accordance with the provisions of these regulations. Barges which meet the requirements of paragraphs (2) and (3) may be assigned type 'A' freeboards:

(a) The Administration should especially consider the stability of barges with cargo on the weather deck. Deck cargo can only be carried on barges to which the ordinary type 'B' freeboard is assigned.

(b) However, in the case of barges which are unmanned, the requirements of regulations 25, 26(2), 26(3) and 39 shall not apply.

(c) Such unmanned barges which have on the freeboard deck only small access openings closed by watertight gasketed covers of steel or equivalent material may be assigned a freeboard 25% less than those calculated in accordance with these regulations."

Regulation 37

Deduction for superstructures and trunks

In the footnote to tables for both type 'A' and type 'B' ships in paragraph (2) the words "and trunks" are inserted after the word "superstructures".

Regulation 38

Sheer

In the definition of "y" in paragraph (12) the words "end of sheer" are replaced by "after or forward perpendicular".

Regulation 40

Minimum freeboards

In the first sentence of paragraph (4) the words "paragraph (1)" are replaced by the words "paragraph (3)".

CHAPTER IV. SPECIAL REQUIREMENTS FOR SHIPS ASSIGNED TIMBER FREEBOARDS

Regulation 44

Stowage

The existing text is replaced by the following:

"General

(1) Openings in the weather deck over which cargo is stowed shall be securely closed and battened down.

The ventilators and air pipes shall be efficiently protected.

(2) Timber deck cargoes shall extend over at least the entire available length which is the total length of the well or wells between superstructures.

Where there is no limiting superstructure at the after end, the timber shall extend at least to the after end of the aftermost hatchway.

The timber deck cargo shall extend athwartships as close as possible to the ship's side, due allowance being made for obstructions such as guard rails, bulwark stays, uprights, pilot access, etc., provided any gap thus created at the side of the ship shall not exceed a mean of 4% of the breadth. The timber shall be stowed as solidly as possible to at least the standard height of the superstructure other than any raised quarterdeck.

(3) On a ship within a seasonal winter zone in winter, the height of the deck cargo above the weather deck shall not exceed one third of the extreme breadth of the ship.

(4) The timber deck cargo shall be compactly stowed, lashed and secured. It shall not interfere in any way with the navigation and necessary work of the ship.

Uprights

(5) Uprights, when required by the nature of the timber, shall be of adequate strength considering the breadth of the ship; the strength of the uprights shall not exceed the strength of the bulwark and the spacing shall be suitable for the length and character of timber carried, but shall not exceed 3 m. Strong angles or metal sockets or equally efficient means shall be provided for securing the uprights.

Lashings

(6) Timber deck cargo shall be effectively secured throughout its length by a lashing system acceptable to the Administration for the character of the timber carried.*

Stability

(7) Provision shall be made for a safe margin of stability at all stages of the voyage, regard being given to additions of weight, such as those arising from absorption of water or icing, if applicable, and to losses of weight such as those arising from consumption of fuel and stores.*

Protection of crew, access to machinery spaces, etc.

(8) In addition to the requirements of regulation 25(5), guard-rails or lifelines not more than 350 mm apart vertically shall be provided on each side of the cargo deck to a height of at least 1 m above the cargo.

In addition a lifeline, preferably wire rope set up taut with a stretching screw, shall be provided as near as practicable to the centreline of the ship. The stanchion supports to all guard-rails and lifelines shall be so spaced as to prevent undue sagging. Where the cargo is uneven a safe walking surface of not less than 600 mm in width shall be fitted over the cargo and effectively secured beneath or adjacent to the lifeline.

(9) Where the requirements prescribed in paragraph (8) are impracticable, alternative arrangements satisfactory to the Administration shall be used.

---

* Reference is made to the Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes originally adopted by the Organization as resolution A.287(VIII) and amended by the Maritime Safety Committee at its thirty-ninth session.

Steering arrangements

(10) Steering arrangements shall be effectively protected from damage by cargo and, as far as practicable, shall be accessible. Efficient provision shall be made for steering in the event of a breakdown in the main steering arrangements."

Regulation 45

Computation for freeboard

In paragraph (5) the words "or with regulation 40(8) based on the summer timber draught measured from the top of the keel to the summer timber load line" are added after the word "waterline".

ANNEX II

ZONES, AREAS AND SEASONAL PERIODS

Regulation 46
Northern winter seasonal zones and area

The last sentence of paragraph (1)(b) is replaced by the following:

"Excluded from this zone are the North Atlantic winter seasonal zone I, the North Atlantic winter seasonal area and the Baltic Sea bounded by the parallel of latitude of the Skaw in the Skagerrak. The Shetland Islands are to be considered as being on the boundary of the North Atlantic winter seasonal zones I and II.

Seasonal periods:

WINTER: 1 November to 31 March
SUMMER: 1 April to 31 October"

Regulation 47
Southern winter seasonal zone

The words "to the west coast of the American continent" at the end of the regulation are replaced by the following:

"to the point latitude 33°S, longitude 79°W, thence the rhumb line to the point latitude 41°S, longitude 75°W, thence the rhumb line to Punta Corona lighthouse on Chiloe Island, latitude 41°47'S, longitude 73°53'W, thence along the north, east and south coasts of Chiloe Island to the point latitude 43°20'S, longitude 74°20'W, and thence the meridian of longitude 74°20'W to the parallel of latitude 45°45'S, including the inner zone of Chiloe channels from the meridian 74°20'W to the east."

Regulation 48
Tropical zone

At the end of the first subparagraph of paragraph (2) the words "and thence the rhumb line to the west coast of the American continent at latitude 30°S" are replaced by the words "thence the rhumb line to the point latitude 32°47'S, longitude 72°W, and thence to the parallel of latitude 32°47'S to the west coast of South America".

In the second subparagraph of paragraph (2) the word "Coquimbo" is replaced by the word "Valparaiso".

Regulation 49
Seasonal tropical areas

In paragraph 4(b) the words "to longitude 120°E and thence the meridian of longitude 120°E to the coast of Australia" are replaced by the words "to longitude 114°E and thence the meridian of longitude 114°E to the coast of Australia".

Chart of zones and seasonal areas

The words "SEASONAL WINTER ZONE" where they indicate the area along the eastern coast of the United States are replaced by the words "WINTER SEASONAL AREA".

The words "SEASONAL WINTER ZONE" wherever they appear in the chart (except in the cases mentioned above) are replaced by the words "WINTER SEASONAL ZONE" and the words "SEASONAL TROPICAL" are replaced by the words "SEASONAL TROPICAL AREA".

In the note the word "western" is replaced by the word "eastern".

The border line of the seasonal tropical area at the coast of Australia is moved from longitude 120°E to longitude 114°E.

The southern border line of the southern summer zone east of the point latitude 33°S, longitude 79°W to the west coast of the American continent is deleted. A rhumb line from the point latitude 33°S, longitude 79°W to the point latitude 41°S, longitude 75°W is inserted. From there a rhumb line to Punta Corona lighthouse on Chiloe Island latitude 41°47'S, longitude 73°53'W is inserted. From there the north, east and south coast of Chiloe Island is marked as border to the point latitude 43°20'S, longitude 74°20'W. The meridian of longitude 74°20'W to the parallel of latitude 45°45'S and then this parallel to the west coast of South America are marked.

The rhumb line from the point latitude 26°S, longitude 75°W to the west coast of South America at latitude 30°S is deleted from the southern boundary of the tropical zone. A rhumb line from the point latitude 26°S, longitude 75°W to the point latitude 32°47'S, longitude 72°W and then the parallel of latitude 32°47'S to the west coast of South America are inserted.

ANNEX III

CERTIFICATES

The existing forms of the International Load Line Certificate (1966) and the International Load Line Exemption Certificate are replaced by the following:

"Form of International Certificate on Load Lines

INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE

(Official seal) (State)

Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto

under the authority of the Government of

____
(name of the State)

by ______________________________
(person or organization authorized)

Particulars of ship [1/]

Name of ship ....
Distinctive number or letters ....
Port of registry..
Length (L) as defined in article 2(8)...................................
IMO Number [2/]..

Freeboard assigned as: [3/]

(A new ship
(
(An existing ship

Type of ship [3/]

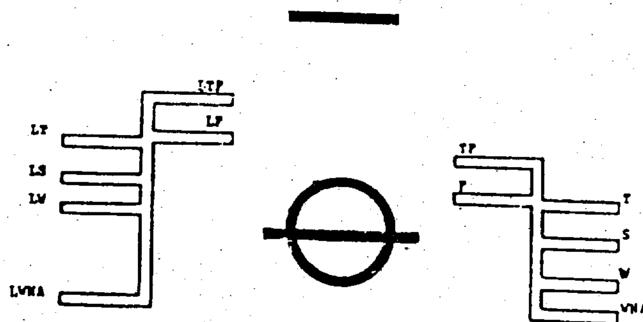
(Type 'A'
(Type 'B'
(Type 'B' with
(reduced freeboard
(Type 'B' with
(increased freeboard

1/ Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.
2/ In accordance with resolution A.600(15) this information may be included voluntarily.
3/ Delete as appropriate.

	Freeboard from deck line [4]	Load line [4]
Tropical	.... mm (T)	.... mm above (S)
Summer	.... mm (S)	Upper edge of line through centre of ring
Winter	.... mm (W)	.... mm below (S)
Winter North Atlantic	.... mm (WNA)	.... mm below (S)
Timber tropical	.... mm (LT)	.... mm above (LS)
Timber summer	.... mm (LS)	.... mm above (S)
Timber winter	.... mm (LW)	.... mm below (LS)
Timber winter North Atlantic	.... mm (LWNA)	.... mm below (LS)

Allowance for fresh water for all freeboards other than timber .... mm. For timber freeboards .... mm.

The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is .... mm .... deck at side.



[4] Freeboards and load lines which are not applicable need not be entered on the certificate.

Subdivision load lines may be entered on the certificate on a voluntary basis.

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of article 14 of the Convention.

2 That the survey showed that the freeboards have been assigned and load lines shown above have been marked in accordance with the Convention.

This certificate is valid until ....5/ subject to annual surveys in accordance with article 14(1)(c) of the Convention.

Issued at ....
(Place of issue of certificate)

....
(Date of issue)

....
(Signature of authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Notes: 1. When a ship departs from a port situated on a river or inland waters, deeper loading shall be permitted corresponding to the weight of fuel and all other materials required for consumption between the point of departure and the sea.

2. When a ship is in fresh water of unit density the appropriate load line may be submerged by the amount of fresh water allowance shown above. Where the density is other than unity, an allowance shall be made proportional to the difference between 1.025 and the actual density.

5/ Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with article 19(1) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in article 2(9) of the Convention, unless amended in accordance with article 19(8) of the Convention.

Endorsement for annual surveys

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual survey required by article 14(1)(c) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Annual survey: Signed: ....
(Signature of authorized official)

Place: ....

Date: ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey: Signed: ....
(Signature of authorized official)

Place: ....

Date: ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey: Signed: ....
(Signature of authorized official)

Place: ....

Date: ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey: Signed: ....
(Signature of authorized official)

Place: ....

Date: ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey in accordance with article 19(8)(c):

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey in accordance with article 19(8)(c) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Signed: ....
(Signature of authorized official)

Place: ....

Date: ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the certificate if valid for less than 5 years where article 19(3) applies

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with article 19(3) of the Convention, be accepted as valid until ....

Signed: ....
(Signature of authorized official)

Place: ....

Date: ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement where the renewal survey has been completed and article 19(4) applies

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with article 19(4) of the Convention, be accepted as valid until ....

Signed: ....
(Signature of authorized official)

Place: ....

Date: ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where article 19(5) or 19(6) applies

This certificate shall, in accordance with article 19(5)/19(6)[3/] of the Convention, be accepted as valid until ....

Signed: ....
(Signature of authorized official)

Place: ....

Date: ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement for advancement of anniversary date where article 19(8) applies

In accordance with article 19(8) of the Convention the new anniversary date is ....

Signed: ....
(Signature of authorized official)

Place: ....

Date: ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with article 19(8) of the Convention the new anniversary date is ....

Signed: ....
(Signature of authorized official)

Place: ....

Date: ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

3/ Delete as appropriate.

Form of International Exemption Certificate on Load Lines

INTERNATIONAL LOAD LINE EXEMPTION CERTIFICATE

(Official seal) (State)

Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto

under the authority of the Government of

____
(name of the State)

by ____
(person or organization recognized)

Particulars of ship 1/

Name of ship ....
Distinctive number or letters ....
Port of registry..
Length (L) as defined in article 2(8)...................................
IMO Number 2/...
THIS IS TO CERTIFY:

That the ship is exempted from the provisions of the Convention, under the authority conferred by article 6(2)/6(4) 3/ of the Convention referred to above.

The provisions of the Convention from which the ship is exempted under article 6(2) are:
....
....
....

The voyage for which exemption is granted under article 6(4) is:
From: ....
To: ....

Conditions, if any, on which the exemption is granted under either article 6(2) or article 6(4):
....
....
....

1/ Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.
2/ In accordance with resolution A.600(15) this information may be included voluntarily.
3/ Delete as appropriate.

This certificate is valid until .... 4/ subject to annual surveys in accordance with article 14(1)(c) of the Convention.

Issued at ....
(Place of issue of certificate)

....
(Date of issue)

....
(Signature of authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

4/ Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with article 19(10) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in article 2(9) of the Convention unless amended in accordance with article 19(8) of the Convention.

Endorsement for annual surveys

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual survey required by article 14(1)(c) of the Convention, the ship was found to comply with the conditions under which this exemption was granted.

Annual survey:

Signed: ....
(Signature of authorized official)

Place: ....

Date: ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey:

Signed: ....
(Signature of authorized official)

Place: ....

Date: ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey:

Signed: ....
(Signature of authorized official)

Place: ....

Date: ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey:

Signed: ....
(Signature of authorized official)

Place: ....

Date: ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey in accordance with article 19(8)(c):

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey in accordance with article 19(8)(c) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Signed: ....
(Signature of authorized official)

Place: ....

Date: ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the certificate if valid for less than 5 years where article 19(3) applies

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with article 19(3) of the Convention, be accepted as valid until ....

Signed: ....
(Signature of authorized official)

Place: ....

Date: ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement where the renewal survey has been completed and article 19(4) applies

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with article 19(4) of the Convention, be accepted as valid until ....

Signed: ....
(Signature of authorized official)

Place: ....

Date: ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where article 19(5) or 19(6) applies

This certificate shall, in accordance with article 19(5)/19(6)[3/] of the Convention, be accepted as valid until ....

Signed: ....
(Signature of authorized official)

Place: ....

Date: ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement for advancement of anniversary date where article 19(8) applies

In accordance with article 19(8) of the Convention the new anniversary date is ....

Signed: ....
(Signature of authorized official)

Place: ....

Date: ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with article 19(8) of the Convention the new anniversary date is ....

Signed: ....
(Signature of authorized official)

Place: ....

Date: ....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

3/ Delete as appropriate."

ΚΕΙΜΕΝΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ 1988 ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΕΡΙ ΓΡΑΜΜΩΝ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ 1966

όπως υιοθετήθηκε από το συνέδριο της 11ης Νοεμβρίου 1988

ΤΑ ΜΕΛΗ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ ,

ΑΠΟΤΕΛΟΥΝΤΑ ΤΑ ΜΕΛΗ της Διεθνούς Σύμβασης περί Γραμμών Φορτώσεως, 1966, που έγινε στο Λονδίνο την 5ην Απριλίου 1966 ,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ την σημαντική συνεισφορά της παραπάνω αναφερομένης Σύμβασης στην βελτίωση της ασφαλείας των πλοίων , της περιουσίας στη θάλασσα και της ζωής των επιβαινόντων ,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ΕΠΙΣΗΣ την ανάγκη της επιπλέον βελτίωσης των τεχνικών διατάξεων της παραπάνω αναφερομένης Σύμβασης ,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΑ την ανάγκη εισαγωγής στην παραπάνω αναφερομένη Σύμβαση διατάξεων για την επιθεώρηση και την έκδοση πιστοποιητικών , εναρμονισμένων με τις αντίστοιχες διατάξεις άλλων διεθνών οργάνων , .

ΘΕΩΡΩΝΤΑΣ ότι αυτές οι ανάγκες μπορούν να ικανοποιηθούν καλύτερα με την ενσωμάτωση ενός πρωτοκόλλου σχετικού με την Διεθνή Σύμβαση περί Γραμμών Φορτώσεως , 1966 ,

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ όπως παρακάτω:

ΑΡΘΡΟ Ι
Γενικές υποχρεώσεις

1. Τα μέλη του παρόντος πρωτοκόλλου αναλαμβάνουν να θέσουν σε εφαρμογή τις διατάξεις του, καθώς και τις διατάξεις των προσαρτημάτων του , τα οποία αποτελούν μέρη του.Κάθε αναφορά στο παρόν πρωτόκολλο αποτελεί ταυτόχρονα και αναφορά στα προσαρτήματά του.

2. Μεταξύ των μελών του παρόντος πρωτοκόλλου , οι διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης περί Γραμμών Φορτώσεως , 1966 (Αναφερομένης παρακάτω ως " η Σύμβαση ") , εκτός από το άρθρο 29 , θα εφαρμόζονται όπως αυτές τροποποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν από το παρόν πρωτόκολλο.

3. Σχετικά με τα πλοία που φέρουν τη σημαία ενός κράτους μη μέλους της Σύμβασης και του παρόντος Πρωτοκόλλου, τα μέλη του παρόντος Πρωτοκόλλου θα εφαρμόζουν τις διατάξεις της Σύμβασης και του παρόντος Πρωτοκόλλου όταν αυτό κριθεί απαραίτητο έτσι ώστε να μην υπάρξει

ευνοϊκότερη μεταχείριση στα πλοία αυτά.

ΑΡΘΡΟ ΙΙ
Υπάρχοντα πιστοποιητικά

1. Με την επιφύλαξη άλλων διατάξεων του παρόντος Πρωτοκόλλου, κάθε πιστοποιητικό Διεθνών Γραμμών Φορτώσεως , θα εξακολουθήσει να ισχύει μέχρι τη λήξη του εφόσον θα είναι σε ισχύ όταν το παρόν Πρωτόκολλο τεθεί σε εφαρμογή.

2. Μέλος του παρόντος Πρωτοκόλλου δεν θα εκδίδει πιστοποιητικά σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης περί Γραμμών Φορτώσεως 1966 , όπως αυτή υιοθετήθηκε την 5ην Απριλίου 1966.

ΑΡΘΡΟ ΙΙΙ
Διαβίβαση των Πληροφοριών

Τα μέλη του παρόντος Πρωτοκόλλου αναλαμβάνουν να διαβιβάζουν και καταθέτουν στον Γενικό Γραμματέα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (αναφερόμενον παρακάτω ως "ο Οργανισμός"):

(α) Τα κείμενα των Νόμων , Προεδρικών Διαταγμάτων , Αποφάσεων και κανονισμών καθώς και άλλων Οργάνων που εκδίδονται για διάφορα θέματα που έχουν σχέση με το παρόν Πρωτόκολλο.

(β) Κατάλογο με τους διοριζόμενους επιθεωρητές ή αναγνωρισμένους Οργανισμούς, οι οποίοι είναι εξουσιοδοτημένοι να χειριστούν για λογαριασμό τους τα θέματα γραμμών φορτώσεως , που θα διαβιβάζεται στα μέλη, προς ενημέρωση των αρμοδίων αξιωματούχων και δήλωση με τις συγκεκριμένες αρμοδιότητες και τους όρους με τους οποίους έχει παρασχεθεί η εξουσιοδότηση προς τους διοριζόμενους επιθεωρητές ή τους αναγνωρισμένους Οργανισμούς και

(γ) Επαρκή αριθμό δειγμάτων πιστοποιητικών που εκδίδονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Πρωτοκόλλου.

ΑΡΘΡΟ IV
Υπογραφή , κύρωση , αποδοχή , συμφωνία , και προσχώρηση

1. Το παρόν πρωτόκολλο θα είναι ανοικτό για υπογραφή στα Κεντρικά γραφεία του Οργανισμού από την 1η Μαρτίου 1989 έως την 28η Φεβρουαρίου 1990 και κατόπιν θα παραμείνει ανοικτό για προσχώρηση. Επιφυλασσομένων των διατάξεων της παραγράφου 3 , χώρες μπορούν να εκφράσουν την συναίνεσή τους για να δεσμευτούν από το παρόν πρωτοκόλλο με :

(α) υπογραφή χωρίς επιφύλαξη ως προς την κύρωση , αποδοχή ή συμφωνία, ή

(β) υπογραφή και επιφύλαξη ως προς την κύρωση ., αποδοχή ή συμφωνία , ακολουθούμενης από την κύρωση , αποδοχή ή συμφωνία, ή

(γ) προσχώρηση

2. Η κύρωση , αποδοχή , συμφωνία, ή προσχώρηση θα έχει αποτελέσματα

με την κατάθεση του σχετικού Οργάνου στον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού.

3. Το παρόν πρωτόκολλο μπορεί να υπογραφεί χωρίς επιφύλαξη, κυρωθεί, γίνει αποδεκτό, εγκριθεί ή γίνει προσχώρηση σε αυτό μόνο από χώρες, οι οποίες έχουν υπογράψει χωρίς επιφύλαξη, αποδεχθεί ή προσχωρήσει στην Σύμβαση.

ΑΡΘΡΟ V
Θέση σε ισχύ

1. Το παρόν πρωτόκολλο θα τεθεί σε ισχύ δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία και οι δύο παρακάτω προϋποθέσεις θα ικανοποιηθούν:

(α) όχι λιγότερες από δεκαπέντε χώρες, των οποίων οι εμπορικοί στόλοι αθροιστικά αποτελούν όχι λιγότερο από το πενήντα τοις εκατό της ολικής χωρητικότητας του παγκοσμίου εμπορικού Ναυτικού, εκφράσουν την συναίνεσή τους να δεσμευτούν με αυτό σύμφωνα με το άρθρο IV, και

(β) οι προϋποθέσεις για τη θέση σε ισχύ του πρωτοκόλλου 1988 που σχετίζεται με τη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, 1974, ικανοποιηθούν,

με την προϋπόθεση όμως ότι το παρόν Πρωτόκολλο δεν θα τεθεί σε ισχύ πριν την 1ην Φεβρουαρίου 1992.

2. Για τις χώρες οι οποίες θα καταθέσουν το όργανο της κύρωσης, αποδοχής, συμφωνίας ή προσχώρησης σχετικά με το παρόν Πρωτόκολλο μετά την ημερομηνία κατά την οποία ικανοποιηθούν οι προϋποθέσεις για θέση σε ισχύ αλλά πριν την ημερομηνία θέσεως σε ισχύ, η κύρωση, αποδοχή, συμφωνία ή προσχώρηση θα γίνει την ημερομηνία θέσεως σε ισχύ του παρόντος πρωτοκόλλου ή τρεις μήνες μετά την ημερομηνία κατάθεσης του οργάνου, οποιαδήποτε ημερομηνία είναι η μεταγενέστερη.

3. Κάθε όργανο για την κύρωση, αποδοχή, συμφωνία ή προσχώρηση, που κατατίθεται μετά την ημερομηνία κατά την οποία το παρόν Πρωτόκολλο θα τεθεί σε ισχύ, θα έχει αποτελέσματα τρεις μήνες μετά την ημερομηνία κατάθεσής του.

4. Μετά την ημερομηνία κατά την οποία τροποποίηση στο παρόν Πρωτόκολλο, ή τροποποίηση της Σύμβασης που αφορά τα μέλη του παρόντος Πρωτοκόλλου, θεωρείται ότι έχει γίνει αποδεκτή σύμφωνα με το άρθρο VI, κάθε κατατιθέμενο όργανο κύρωσης, αποδοχής, συμφωνίας ή προσχώρησης θα εφαρμόζεται στο παρόν πρωτόκολλο ή στη Σύμβαση όπως τροποποιήθηκαν.

ΑΡΘΡΟ VI
Τροποποιήσεις

1. Το παρόν Πρωτόκολλο, και η Σύμβαση μπορούν να τροποποιηθούν από τα Κράτη-μέλη με οποιαδήποτε από τις διαδικασίες που περιγράφονται στις ακόλουθες παραγράφους.

2. Τροποποιήσεις μετά από εξέταση μέσα στον Οργανισμό:

(α) Κάθε τροποποίηση προτεινόμενη από ένα μέλος του παρόντος Πρωτοκόλλου θα υποβάλλεται, στον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού ο

οποίος στην συνέχεια θα την μεταβιβάζει σε όλα τα μέλη του Οργανισμού και σε όλες τις συμβαλλόμενες με την Σύμβαση Κυβερνήσεις , τουλάχιστον έξι μήνες ενωρίτερα από την εξέτασή τους.

(β) Κάθε τροποποίηση προτεινόμενη και διαβιβαζόμενη όπως παραπάνω θα παραπέμπεται στην Επιτροπή Ναυτικής Ασφαλείας του Οργανισμού για εξέταση.

(γ) Χώρες οι οποίες είναι μέλη του παρόντος πρωτοκόλλου , ανεξάρτητα αν είναι ή όχι μέλη του Οργανισμού , θα έχουν το δικαίωμα να συμμετέχουν στις διαδικασίες της Επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας , για την εξέταση και αποδοχή των τροποποιήσεων.

(δ) Οι τροποποιήσεις θα γίνονται αποδεκτές μετά από πλειοψηφία των δύο - τρίτων των μερών του παρόντος πρωτοκόλλου που είναι παρόντα και ψηφίζουν στη διευρυμένη Επιτροπή Ναυτικής Ασφαλείας όπως αυτό προβλέπεται στην υποπαράγραφο (γ) (παρακάτω αναφερομένη ως "διευρυμένη Επιτροπή Ναυτικής Ασφαλείας") με την προϋπόθεση ότι τουλάχιστον το ένα τρίτο των μερών θα είναι παρόν κατά την διάρκεια της ψηφοφορίας.

(ε) Τροποποιήσεις που γίνονται αποδεκτές σύμφωνα με την υποπαράγραφο (δ) πρέπει να κοινοποιούνται από τον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού σε όλα τα μέλη του παρόντος Πρωτοκόλλου για αποδοχή.

(στ)(ι) Τροποποιήσεις σε άρθρα ή στο προσάρτημα Α του παρόντος πρωτοκόλλου ή τροποποιήσεις , μεταξύ των μερών του παρόντος πρωτοκόλλου,σε άρθρα της Σύμβασης θεωρούνται ότι έχουν γίνει αποδεκτές από την ημερομηνία κατά την οποία γίνονται αποδεκτές από τα δύο τρίτα των μερών του παρόντος πρωτοκόλλου.

(ιι) Τροποποιήσεις στο προσάρτημα Β του παρόντος πρωτοκόλλου ή τροποποιήσεις , μεταξύ των μερών του παρόντος πρωτοκόλλου, σε παράρτημα της Σύμβασης θεωρούνται ότι έχουν γίνει αποδεκτές:

(αα) μετά την παρέλευση δύο ετών από την ημερομηνία κατά την οποία κοινοποιούνται στα μέλη του παρόντος πρωτοκόλλου για αποδοχή , ή

(ββ) στο τέλος μιας διαφορετικής περιόδου , η οποία θα είναι όχι μικρότερη του ενός έτους , εάν έτσι ορισθεί κατά την χρονική στιγμή της αποδοχής τους από την πλειοψηφία των δύο τρίτων των μελών που είναι παρόντα και ψηφίζουν στην διευρυμένη Επιτροπή της Ναυτικής Ασφαλείας.

Παρά ταύτα , εάν μέσα στην προκαθορισμένη περίοδο περισσότερα από το ένα τρίτο των μελών ή μέλη των οποίων ο συνολικός εμπορικός τους στόλος δεν είναι μικρότερος από το πενήντα τοις εκατό της ολικής χωρητικότητας των εμπορικών στόλων όλων των μελών , γνωστοποιήσουν στον Γενικό - Γραμματέα του οργανισμού ότι έχουν αντίρρηση για τις τροποποιήσεις , αυτές θα θεωρούνται ότι δεν έχουν γίνει αποδεκτές.

(ζ)(ι) Τροποποιήσεις που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (στ)(ι) θα έχουν ισχύ για τα μέλη του παρόντος πρωτοκόλλου που τις έχουν αποδεχθεί , έξι μήνες μετά την ημερομηνία αποδοχής τους, ενώ για κάθε μέλος που τις αποδέχεται μετά από αυτή την ημερομηνία , θα έχουν ισχύ έξι μήνες μετά την ημερομηνία αποδοχής από το μέλος.

(ιι) Τροποποιήσεις που αναφέρονται στην υποπαράγραφο (στ)(ιι) θα τεθούν σε ισχύ για όλα τα μέλη του παρόντος πρωτοκόλλου, εκτός για εκείνα που έχουν εκφράσει την αντίρρησή τους στις τροποποιήσεις σύμφωνα με αυτή την υποπαράγραφο και τα

οποία δεν την έχουν αποσύρει , έξι μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία θα γίνουν αποδέκτες. Παρά ταύτα πριν την ορισθείσα για θέση σε ισχύ ημερομηνία , κάθε μέλος μπορεί να γνωστοποιήσει στον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού ότι εξαιρεί εαυτό από την εφαρμογή των τροποποιήσεων για μία περίοδο όχι μεγαλύτερη του ενός έτους από την ημερομηνία θέσεώς του σε ισχύ , ή για μεγαλύτερη περίοδο όπως αυτό μπορεί να ορισθεί από την πλειοψηφία των δύο τρίτων των μελών που είναι παρόντα, και ψηφίζουν στη διευρυμένη Επιτροπή Ναυτικής Ασφαλείας κατά την ημερομηνία αποδοχής των τροποποιήσεων.

3. Τροποποιήσεις από τη Διάσκεψη:

(α) Μετά από αίτηση ενός μέλους του παρόντος πρωτοκόλλου , υποστηριζόμενη τουλάχιστον και από το ένα τρίτο των μελών , ο Οργανισμός θα συγκαλεί Συνέδριο των μελών για εξέταση τροποποιήσεων στο παρόν πρωτόκολλο και στη Σύμβαση.

(β) Κάθε τροποποίηση που γίνεται αποδεκτή από ένα τέτοιο Συνέδριο μετά από την πλειοψηφία των δύο τρίτων των μελών που είναι παρόντα και ψηφίζουν , θα κοινοποιείται από τον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού σε όλα τα μέλη για αποδοχή.

(γ) Εκτός εάν το Συνέδριο αποφασίσει διαφορετικά οι τροποποιήσεις θα θεωρούνται ότι έχουν γίνει αποδεκτές και θα τίθενται σε ισχύ σύμφωνα με τις διαδικασίες που προδιαγράφονται στις υποπαραγράφους 2(στ) και 2(ζ) αντίστοιχα , με την προϋπόθεση ότι αναφορές σε αυτές τις παραγράφους στη διευρυμένη Επιτροπή Ναυτικής Ασφαλείας πρέπει να θεωρούνται ότι εννοούν αναφορές στη Διάσκεψη.

4. (α) Ενα μέλος του παρόντος πρωτοκόλλου που έχει αποδεχθεί μία τροποποίηση που αναφέρεται στην υποπαράγραφο 2(στ)(ιι) και η οποία έχει τεθεί σε ισχύ , δεν θα υποχρεώνεται να επεκτείνει τα οφέλη του παρόντος πρωτοκόλλου όσο αφορά τα πιστοποιητικά που εκδίδονται για ένα πλοίο που φέρει την σημαία μιας χώρας - μέλους , η οποία , κάνοντας χρήση των διατάξεων της παραπάνω υποπαραγράφου, έχει εκφράσει την αντίρρησή της για τροποποίηση και την οποία δεν έχει αποσύρει , στην έκταση που τα πιστοποιητικά σχετίζονται με θέματα που καλύπτονται από την τροποποίηση.

(β) Ενα μέλος του παρόντος πρωτοκόλλου , το οποίο έχει αποδεχθεί τροποποίηση που αναφέρεται στην υποπαράγραφο 2(στ)(ιι) και η οποία έχει τεθεί σε ισχύ , θα επεκτείνει το πλεονέκτημα του παρόντος πρωτοκόλλου όσον αφορά τα πιστοποιητικά που εκδίδονται για ένα πλοίο που φέρει την σημαία μιάς χώρας - μέλους , η οποία κάνοντας χρήση των διατάξεων της υποπαραγράφου 2(ζ)(ιι) έχει γνωστοποιήσει στον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού ότι εξαιρεί εαυτήν από την εφαρμογή της τροποποίησης.

5. Εκτός αν διαφορετικά προβλέπεται ρητά , κάθε τροποποίηση που γίνεται σύμφωνα με αυτό το άρθρο και η οποία σχετίζεται με την κατασκευή των πλοίων θα εφαρμόζεται μόνο σε πλοία , η τρόπιδα των οποίων έχει τεθεί ή βρίσκεται σε παρεμφερές , στάδιο κατασκευής κατά ή μετά την ημερομηνία θέσεως σε ισχύ της τροποποίησης.

6. Κάθε δήλωση αποδοχής ή αντίρρησης σε μία τροποποίηση ή κάθε γνωστοποίηση που δίδεται σύμφωνα με την υποπαράγραφο 2(ζ)(ιι) θα υποβάλλεται εγγράφως στον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού , ο οποίος

και θα την γνωστοποιεί σε όλα τα μέλη του παροντος πρωτοκόλλου μαζί με την ημερομηνία λήψης της.

7. Ο Γενικός Γραμματέας του Οργανισμου θα γνωστοποιει σε όλα τα μελη του παρόντος πρωτοκόλλου κάθε τροποποίηση , η οποια τίθεται σε ισχύ σύμφωνα με αυτό το άρθρο , μαζί με την ημερομηνία κατά την οποια κάθε τέτοια τροποποίηση τίθεται σε ισχύ.

ΑΡΘΡΟ VII
Καταγγελία

1. Το παρόν πρωτόκολλο μπορεί να καταγγελθεί από κάθε μέλος οποιαδήποτε ημερομηνία μετά την παρέλευση πέντε ετών από την ημερομηνία κατά την οποία αυτό τίθεται σε ισχύ για το εν λόγω μέλος.

2. Η καταγγελία θα έχει αποτελέσματα με την κατάθεση του σχετικού οργάνου στον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού.

3. Μια καταγγελία θα τίθεται σε ισχύ μετά από ένα έτος ή μεγαλύτερη περίοδο , όπως αυτή θα δηλώνεται στο όργανο της καταγγελίας , από την λήψη της από τον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού.

4. Καταγγελία , από ένα μέλος της Σύμβασης θα θεωρείται και καταγγελία του παρόντος πρωτοκόλλου. Τέτοια καταγγελία θα τίθεται σε ισχύ την ίδια ημερομηνία κατά την οποία τίθεται σε ισχύ η καταγγελία της Σύμβασης σύμφωνα με την παράγραφο (3) του άρθρου 30 της Σύμβασης.

ΑΡΘΡΟ VIII
Θεματοφύλακας

1. Το παρόν πρωτόκολλο θα κατατίθεται στον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού (παρακάτω αναφερόμενο ως "Θεματοφύλακας").

2. Ο αποδέκτης θα:

(α) Ενημερώνει τις Κυβερνήσεις όλων των Χωρών που έχουν υπογράψει το παρόν πρωτόκολλο ή προσχώρησαν σε αυτό για:

(ι) Κάθε νέα υπογραφή ή κατάθεση οργάνου , επικύρωσης , αποδοχής , έγκρισης ή προσχώρησης , μαζί με την σχετική ημερομηνία ,

(ιι) Την ημερομηνία θέσεως σε ισχύ του παρόντος πρωτοκόλλου ,

(ιιι) την κατάθεση κάθε οργάνου καταγγελίας του παρόντος πρωτοκόλλου μαζί με την ημερομηνία λήψης του και την ημερομηνία θέσης σε ισχύ της καταγγελίας.

(β) μεταβιβάζει επικυρωμένα αντίγραφα του παρόντος πρωτοκόλλου στις Κυβερνήσεις όλων των Χωρών που το έχουν υπογράψει ή έχουν προσχωρήσει σε αυτό.

3. Αμα τεθεί σε ισχύ το παρόν πρωτόκολλο, ένα επικυρωμένο αντίγραφό του πρέπει να μεταβιβασθεί από τον αποδέκτη στην Γραμματεία του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών για καταγραφή και δημοσίευση σύμφωνα με το άρθρο 102 του καταστατικού των Ηνωμένων Εθνών.

ΑΡΘΡΟ IX
Γλώσσες

Το παρόν πρωτόκολλο διατυπώθηκε σε ένα μονο πρωτοτυπο στην γλώσσα, Αγγλική, Γαλλική, Ισπανική, Ρώσικη, Κινέζικη και Αραβική κάθε δε κείμενο είναι ισοδύναμα, αυθεντικό.
ΣΥΝΤΑΧΘΗΚΕ ΣΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟ την ενδεκάτη ημέρα του Νοεμβριου του Χίλια Εννιακόσια Ογδόντα Οκτώ.
ΣΕ ΠΙΣΤΩΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΠΑΝΩ οι υπογεγραμμενοι αρμοδιως εξουσιοδοτημενοι από τις αντίστοιχες Κυβερνήσεις, για αυτό το σκοπό, υπέγραψαν το παρόν πρωτόκολλο.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Α

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΘΗΚΕΣ ΣΤΑ ΑΡΘΡΑ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΕΡΙ ΓΡΑΜΜΩΝ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ, 1966

Αρθρο 2
Ορισμοί

Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου (8) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

"(8) "Μήκος" είναι το 96% του ολικού μήκους σε μια ίσαλο γραμμή που αντιστοιχεί στο 85% του ελάχιστου ύψους μετρούμενου από το ανώτατο σημείο της τρόπιδας, ή το μήκος από το ακροπρωραίο σημείο της στείρας, μέχρι τον άξονα του κορμού του πηδαλίου σε αυτή την ίσαλο γραμμή εάν αυτό είναι μεγαλύτερο. Οπου η πρώρα ειναι καμπυλωτή πάνω από την ίσαλο γραμμή στο 85% του ελαχίστου ύψους, τότε και το πρωραίο όριο του ολικού μήκους και το ακροπρωραίο σημείο της στείρας αντίστοιχα θα λαμβάνονται στην κάθετη προέκταση, σε αυτή την ίσαλο γραμμή, του πρυμναίου σημείου της στείρας (πάνω από αυτή την ίσαλο γραμμή). Σε πλοία με κεκλιμένη τρόπιδα, η ίσαλος γραμμή στην οποία μετράται αυτό το μήκος πρέπει να είναι παράλληλος της ίσαλου γραμμής υπολογισμών.

Προστίθεται μια νέα παράγραφος (9) ως ακολούθως:

"(9) "Ημερομηνία επετείου" σημαίνει η ημέρα και ο μήνας κάθε έτους που αντιστοιχούν στην ημερομηνία λήξεως του σχετικού πιστοποιητικού.

Αρθρα 3, 12, 16 και 21

Διαγράφεται το έτος 1966 όπου στο υπάρχον κείμενο αυτών των άρθρων αναφέρεται το έτος "1966" σε σχέση με τα πιστοποιητικά της Διεθνούς Σύμβασης Γραμμών Φορτώσεως.

Αρθρο 4
Εφαρμογή

Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου (3) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:
"(3) Οι κανονισμοί που περιέχονται στο προσάρτημα Ι, εκτός αν διαφορετικά ρητά αναφέρεται, εφαρμόζονται στα νέα πλοία.

Αρθρο 5
Εξαιρέσεις

Στην παράγραφο (2)(γ) οι λέξεις "Πούντα Νόρτε" αντικαθίστανται με τις "Πουντα Ράζα" (Ακρωτήριο Σαν Αντόνιο)".

Αρθρο 13
Επιθεώρηση , έλεγχος και σήμανση

Η υπάρχουσα επικεφαλίδα αντικαθίσταται με την ακόλουθη:

"Επιθεωρήσεις και Σήμανση"

Στις γραμμές 1 , 4 και 7 αντικαθίστανται οι λέξεις "Επιθεώρηση έλεγχος και σήμανση" με τις "επιθεωρήσεις και σήμανση".

Αρθρο 14
Αρχική και περιοδικές επιθεωρήσεις και έλεγχος

Η υπάρχουσα επικεφαλίδα αντικαθίσταται με την ακόλουθη:

"Αρχική , ανανέωσης και ετήσιες επιθεωρήσεις"

Το υπάρχον κείμενο αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

"(1) Ενα πλοίο πρέπει να υπόκειται στις επιθεωρήσεις που προδιαγράφονται παρακάτω:

(α) Αρχική επιθεώρηση πριν το πλοίο τεθεί σε Υπηρεσία , η οποία θα περιλαμβάνει πλήρη έλεγχο της κατασκευής και του εξοπλισμού του στο βαθμό που το πλοίο καλύπτεται από την παρούσα Σύμβαση. Η επιθεώρηση θα είναι τέτοια έτσι ώστε να διαπιστώνεται ότι οι διατάξεις τα υλικά και οι διαστάσεις τους είναι σε πλήρη συμφωνία με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης.

(β) Επιθεωρήσεις ανανέωσης σε διαστήματα οριζόμενα από την Αρχή , τα οποία δεν θα υπερβαίνουν τα 5 χρόνια , εκτός όταν οι παράγραφοι (2) (5) , (6) και (7) του άρθρου 19 εφαρμόζονται , οι οποίες θα είναι τέτοιες έτσι ώστε να διαπιστώνεται ότι η κατασκευή , ο εξοπλισμός , οι διατάξεις , τα υλικά και οι διαστάσεις είναι σε πλήρη συμφωνία με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης.

(γ) Ετήσιες επιθεωρήσεις εντός 3 μηνών πριν ή μετά από κάθε ημερομηνία επετείου του πιστοποιητικού για να διαπιστώνεται ότι:

(ι) δεν έχουν γίνει μετατροπές στην γάστρα ή στις υπερκατασκευές , οι οποίες θα μπορούσαν να επηρεάσουν τους υπολογισμούς που καθορίζουν την θέση της γραμμής φόρτωσης,

(ιι) οι εξοπλισμοί και οι συσκευές για την προστασία των ανοιγμάτων , των προστατευτικών κιγκλιδωμάτων , των ευδιαίων και μέσων εισόδου στα διαμερίσματα του πληρώματος διατηρούνται σε ικανοποιητική κατάσταση ,

(iii) η σήμανση του ύψους εξάλων είναι μόνιμη και στη σωστή θέση

(iv) οι πληροφορίες που απαιτούνται από τον κανονισμό 10 είναι διαθέσιμες.

2. Οι ετήσιες επιθεωρήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο (1)(γ) του παρόντος άρθρου θα οπισθογραφούνται στο πιστοποιητικό Διεθνών Γραμμών Φορτώσεως ή στο πιστοποιητικό Απαλλαγής Διεθνών Γραμμών Φορτώσεως που εκδίδεται για ένα πλοίο που απαλλάσσεται σύμφωνα με την Παράγραφο (2) του άρθρου 6 της παρούσας Σύμβασης.

Αρθρο 16
Εκδοση των πιστοποιητικών

Διαγράφεται η παράγραφος (4).

Αρθρο 17
Εκδοση πιστοποιητικού από άλλη Κυβέρνηση

Η υπάρχουσα επικεφαλίδα αντικαθίσταται από την ακόλουθη:
"Εκδοση ή οπισθογράφηση πιστοποιητικού από άλλη Κυβέρνηση"
Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου (1) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:
"(1) Μία συμβαλλόμενη Κυβέρνηση δύναται , μετά από αίτηση άλλης συμβαλλόμενης Κυβέρνησης , να επιθεωρήσει ένα πλοίο και αν βεβαιωθεί ότι πληρούνται οι διατάξεις της παρούσας Σύμβασης να εκδόσει ή εξουσιοδοτήσει για την έκδοση πιστοποιητικού Διεθνών Γραμμών Φορτώσεως για το πλοίο και όταν αυτό κριθεί κατάλληλο να οπισθογραφήσει ή να εξουσιοδοτήσει για την οπισθογράφηση του πιστοποιητικού του πλοίου σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση."
Διαγράφεται από την παράγραφο (4) η παραπομπή στο "1966".

Αρθρο 18
Τύπος των πιστοποιητικών

Το υπάρχον κείμενο αντικαθίσταται από το ακόλουθο:
"Τα πιστοποιητικά θα είναι σύμφωνα με τον τύπο που αντιστοιχεί στα πρότυπα που δίδονται στο προσάρτημα III της παρούσας Σύμβασης. Εαν η γλώσσα που χρησιμοποιείται δεν είναι η Αγγλική , ούτε η Γαλλική , το κείμενο θα περιλαμβάνει μετάφραση σε μία από αυτές τις γλώσσες.

Αρθρο 19
Διάρκεια των πιστοποιητικών

Η υπάρχουσα επικεφαλίδα αντικαθίσταται από την ακόλουθη:
"Διάρκεια και ισχύς των πιστοποιητικών"
Το υπάρχον κείμενο αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

"(1) Ενα πιστοποιητικό Διεθνών Γραμμών Φορτώσεως θα εκδίδεται για χρονική περίοδο που καθορίζεται από την Αρχή , η οποία δεν θα υπερβαίνει τα 5 έτη.

(2)(α) Ανεξάρτητα από τις διατάξεις της παραγραφου (1) , οταν η επιθεώρηση ανανέωσης ολοκληρώνεται μέσα σε τρεις μήνες πριν την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικου , το νεο πιστοποιητικο θα ισχυει από την ημερομηνία ολοκληρωσης της επιθεωρησης ανανεωσης μεχρι μία ημερομηνία η οποια δεν θα υπερβαίνει τα 5 ετη από την ημερομηνία λήξης του υπαρχοντος πιστοποιητικου.

(β) Οταν η επιθεώρηση ανανεωσης ολοκληρώνεται μετά την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού , το νεο πιστοποιητικό θα ισχυει από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης ανανέωσης μεχρι μια ημερομηνία που δεν θα υπερβαίνει τα 5 έτη από την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού.

(γ) Οταν η επιθεώρηση ανανέωσης ολοκληρώνεται σε χρόνο μεγαλύτερο από 3 μήνες πριν από την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού , το νέο πιστοποιητικό θα ισχύει από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης ανανέωσης μέχρι μία ημερομηνία που δεν θα υπερβαίνει τα 5 ετη από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης ανανέωσης.

(3) Εάν ένα πιστοποιητικό εκδίδεται γιά περίοδο μικρότερη από 5 χρονια, η Αρχή μπορεί να παρατείνει την ισχύ του πέρα από την ημερομηνία λήξης του και μέχρι μία μέγιστη περίοδο που προδιαγράφεται στην παράγραφο (1) , με την προϋπόθεση ότι οι ετήσιες επιθεωρήσεις, που αναφέρονται στο άρθρο 14 και εφαρμόζονται όταν ένα πιστοποιητικό εκδίδεται για μία περίοδο 5 ετών , έχουν γίνει όπως απαιτείται.

(4) Εάν , μετά την επιθεώρηση ανανέωσης που αναφέρεται στην παράγραφο (1)(β) του άρθρου 14 , ένα νέο πιστοποιητικό δεν μπορεί να εκδοθεί για ένα πλοίο πριν την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού , το πρόσωπο ή ο οργανισμός που εκτελεί την επιθεώρηση μπορεί να παρατείνει την ισχύ του υπάρχοντος πιστοποιητικού για μία περίοδο που δεν θα υπερβαίνει τους 5 μήνες. Αυτή η παράταση θα οπισθογραφείται στο πιστοποιητικό και θα δίδεται μόνο όταν δεν έχουν γινει μεταβολές στην κατασκευή , στον εξοπλισμό , στις διατάξεις , στα υλικά ή στις διαστάσεις οι οποίες επηρεάζουν το ύψος εξάλων του πλοίου.

(5) Εάν κατά το χρόνο λήξεως ενός πιστοποιητικού το πλοίο δεν ευρίσκεται σε λιμάνι που μπορεί να επιθεωρηθεί , η Αρχή μπορεί να παρατείνει την ισχύ του πιστοποιητικού , αλλά αυτή η παράταση θα δίδεται μόνο για να μπορέσει το πλοίο να ολοκληρώσει τον πλου του σε λιμάνι που μπορεί να επιθεωρηθεί και αυτό μόνο όταν θεωρείται πρέπον και λογικό. Κανένα πιστοποιητικό δεν θα παρατείνεται για περίοδο πέραν των 3 μηνών και το πλοίο για το οποίο δίδεται μία τέτοια παράταση , όταν φθάσει στο λιμάνι που πρόκειται να επιθεωρηθεί, δεν θα έχει το δικαίωμα , λόγω μίας τέτοιας παράτασης , να αναχωρήσει από το λιμάνι χωρίς να έχει εφοδιαστεί με νέο πιστοποιητικό. Οταν η επιθεώρηση ανανέωσης ολοκληρωθεί , το νέο πιστοποιητικό θα ισχύει μέχρι μία ημερομηνία που δεν θα εκτείνεται περισσότερο από 5 έτη από την ημερομηνία λήξης του υπάρχοντος πιστοποιητικού πριν την χορήγηση της παράτασης.

(6) Ενα πιστοποιητικό που εκδίδεται για πλοίο που εκτελεί βραχείς πλόες , και το οποίο δεν έχει παραταθεί σύμφωνα με τις προηγούμενες διατάξεις αυτού του άρθρου , μπορεί να παραταθεί από την Αρχή για μια περίοδο χάριτος μέχρι για ένα μήνα από την ημερομηνία λήξης που αναφέρεται σε αυτό. Οταν η επιθεώρηση ανανέωσης ολοκληρωθεί , το νέο πιστοποιητικό θα ισχύει μέχρι μία ημερομηνία που δεν θα εκτείνεται

περισσοτερο απο 5 έτη από την ημερομηνια λήξης του υπαρχοντος πιστοποιητικού πριν τη χορήγηση της παράτασης.

(7) Σε ειδικές περιπτώσεις , όπως καθορίζεται από την Αρχή , ένα νεο πιστοποιητικό δύναται να μην χρονολογηθει από την ημερομηνία ληξεως του υπάρχοντος πιστοποιητικού , όπως προβλεπεται από τις παραγράφους (2) , (5) και (6). Σε αυτές τις ειδικές περιπτώσεις το νέο πιστοποιητικό θα ισχύει μέχρι μία ημερομηνια , η οποία δεν θα υπερβαίνει τα 5 έτη από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης ανανέωσης.

(8) Εαν μία ετήσια επιθεώρηση ολοκληρώνεται πριν την περίοδο που προδιαγράφεται στο άρθρο 14 τότε:

(α) Η επέτειος ημερομηνία που αναγράφεται στο πιστοποιητικό θα διορθώνεται με την οπισθογράφηση της ημερομηνίας , η οποία δεν θα υπερβαίνει τους 3 μήνες πέρα από την ημερομηνία κατά την οποία ολοκληρώθηκε η επιθεώρηση ,

(β) Η επόμενη ετήσια επιθεώρηση που απαιτείται , σύμφωνα με το άρθρο 14 θα ολοκληρώνεται μέσα στα διαστήματα που προδιαγράφονται από αυτό το άρθρο χρησιμοποιώντας την νέα επέτειο ημερομηνία ,

(γ) Η ημερομηνία λήξης μπορεί να μην μεταβληθεί με την προϋπόθεση ότι μία ή περισσότερες ετήσιες επιθεωρήσεις εκτελούνται χωρίς υπέρβαση, των μέγιστων διαστημάτων , μεταξύ των επιθεωρήσεων , που προδιαγράφονται από το άρθρο 14.

(9) Ενα πιστοποιητικό Διεθνών Γραμμών Φορτώσεως θα παύει να είναι σε ισχύ εάν διαπιστωθεί οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

(α) Εχουν γίνει μεταβολές στα υλικά της γάστρας ή των υπερκατασκευών του πλοίου , τέτοιες που να καθιστούν αναγκαιο τον καθορισμό νέου ύψους εξάλων ,

(β) Δεν συντηρείται σε ικανοποιητική κατάσταση ο εξοπλισμός και οι συσκευές που αναφέρονται στην παράγραφο (1)(γ) του άρθρου 14 ,

(γ) Δεν έχει γίνει οπισθογράφηση του πιστοποιητικού από την οποία να φαίνεται ότι το πλοίο έχει επιθεωρηθεί όπως προβλέπεται από την παράγραφο (1)(γ) του άρθρου 14 ,

(δ) Η κατασκευαστική αντοχή του πλοίου έχει ελαττωθεί σε τέτοια έκταση που να καθιστά το πλοίο ανάσφαλές.

(10)(α) Η διάρκεια του Πιστοποιητικού Απαλλαγής Διεθνών Γραμμών Φορτώσεως , που εκδίδεται από την Αρχή για ένα πλοίο που έχει εξαιρεθεί σύμφωνα με την παράγραφο (2) του άρθρου 6 , δεν θα υπερβαίνει τα 5 έτη. Ενα τέτοιο πιστοποιητικό θα υπόκειται σε ανανέωση, οπισθογράφηση , παράταση και ακύρωση με διαδικασίες όμοιες με εκείνες που προβλέπονται για ένα πιστοποιητικό Διεθνών Γραμμών Φορτώσεως σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

(β) Η διάρκεια του πιστοποιητικού Απαλλαγής Διεθνών Γραμμών Φορτώσεως , που εκδίδεται για ένα πλοίο που έχει εξαιρεθεί σύμφωνα με την παράγραφο (4) του άρθρου 6 θα περιορίζεται μόνο για το ταξίδι για το οποίο εκδίδεται.

(11) Πιστοποιητικό που εκδίδεται από την Αρχή μιάς χώρας για ένα πλοίο θα παύει να ισχύει σε περίπτωση αλλαγής σημαίας του πλοίου άλλης Χώρας.

Αρθρο 21
Ελεγχος

Στην παράγραφο (1)(γ) η παραπομπή στην "παράγραφο (3) αντικαθίσταται με την παραπομπή στην "παράγραφο (9)".

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Β

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΕΙΣ ΣΤΑ ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΕΡΙ ΓΡΑΜΜΩΝ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ, 1966.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι ΓΕΝΙΚΑ

Κανονισμός 1

Αντοχή της γάστρας

Στις επικεφαλίδες οι λέξεις "Αντοχή της Γάστρας" αντικαθίστανται με τις "Αντοχή του πλοίου".

Στην πρώτη πρόταση του κανονισμού η λέξη "γάστρα" αντικαθίσταται με την λέξη "πλοίο".

Κανονισμός 2

Εφαρμογή

Προστίθενται νέες παράγραφοι (6) και (7) ως ακολούθως:

"(6) Οι κανονισμοί 22(2) και 27 θα εφαρμόζονται μόνο σε πλοία, των οποίων η τρόπιδα έχει τεθεί ή βρίσκεται σε παρεμφερές στάδιο κατασκευής, την ή μετά την ημερομηνία κατά την οποία το πρωτόκολλο 1988 που σχετίζεται με την Διεθνή Σύμβαση περί Γραμμών Φορτώσεως, 1966 τίθεται σε ισχύ.

(7) Νέα πλοία, διάφορα εκείνων που προδιαγράφονται στην παράγραφο (6), θα συμμορφώνονται είτε με τον κανονισμό 27 της παρούσας Σύμβασης (όπως τροποποιήθηκε) ή με τον κανονισμό 27 της Διεθνούς Σύμβασης περί Γραμμών Φορτώσεως, 1966 (όπως υιοθετήθηκε την 5 Απριλίου 1966), όπως αυτό ορίζεται από την Αρχή.

Κανονισμός 3

Ορισμοί και όροι που χρησιμοποιούνται στα προσαρτήματα.

Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου (1) αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"(1) Μήκος. Το μήκος (L) θα λαμβάνεται ίσο με το 96% του ολικού μήκους μίας ισάλου γραμμής στο 85% του ελαχίστου ύψους μετρούμενου από την άνω όψη της τρόπιδας, ή με το μήκος από το πρωραίο άκρο της πρώρας μέχρι τον άξονα του πηδαλίου σε αυτή την ισαλογραμμή εάν αυτό είναι μεγαλύτερο. Οπου η πρώρα είναι καμπυλωτή πάνω από την ίσαλο γραμμή στο 85% του ελαχίστου ύψους, τότε και, το πρωραίο όριο του ολικού μήκους και το ακροπρωραίο σημείο της στείρας αντίστοιχα θα λαμβάνονται στην κάθετη προέκταση, σε αυτή την ίσαλο γραμμή, της στείρας (πάνω από αυτή την ίσαλο γραμμή). Σε πλοία με κεκλιμένη τρόπιδα, η ίσαλος γραμμή στην οποία μετράται αυτό το μήκος πρέπει να είναι παράλληλος της ισάλου γραμμής υπολογισμών.

Στην παράγραφο (5)(β) οι λέξεις "οι γραμμές επί της άνω κόψης των ζυγών του καταστρώματος και της εξωτερικής κόψης των πλευρών της γάστρας αντικαθίστανται με τις λέξεις "οι γραμμές επί της άνω κόψης των ζυγών του καταστρώματος και της εξωτερικής κόψης των νομέων των

πλευρών".

Κανονισμός 5
Σήμανση Γραμμών Φορτώσεως

Στην τελευταία πρόταση του κανονισμού διαγράφονται οι λέξεις "(οπως φαίνεται στην εικόνα 2).

Κανονισμός 9
Πιστοποίηση της σήμανσης

Διαγράφεται η παραπομπή στο "(1966)" σε σχέση με το Διεθνές πιστοποιητικό Γραμμών Φορτώσεως.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II. ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΥΨΟΥΣ ΕΞΑΛΩΝ.

Κανονισμός 10
Πληροφορίες τις οποίες πρέπει να γνωρίζει ο πλοίαρχος.

Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου (2) αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

"(2) Κάθε πλοίο , που δεν απαιτείται , σύμφωνα με την ισχύουσα Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα , να υποβάλλεται σε πείραμα ευσταθείας , μετά την ολοκλήρωσή του θα:

(α) ελέγχεται με κλίση έτσι ώστε να καθορίζονται το πραγματικό εκτόπισμα και η θέση του κέντρου βάρους για την άφορτη κατάσταση ,

(β) εφοδιάζεται, για χρήση του πλοιάρχου του, με εγκεκριμένες μελέτες ,που θα τον καθιστούν ικανό με γρήγορες και απλές διαδικασίες να αποκτά τις απαραίτητες γνώσεις σχετικά με την ευστάθεια του πλοίου κάτω από όλες τις συνθήκες που είναι πιθανό να συναντήσει σε κανονική υπηρεσία ,

(γ) διαθέτει , ανά πάσα στιγμή , τις εγκεκριμένες μελέτες ευσταθείας , που θα έχουν εγκριθεί από την Αρχή ,

(δ) μπορεί να μην εκτελέσει πείραμα ευσταθείας , εάν η Αρχή το επιτρέψει , με την προϋπόθεση ότι υπάρχουν διαθέσιμες αντίστοιχες μελέτες ευσταθείας από το πείραμα ευσταθείας αδελφού πλοίου και αποδεικνύεται εφ' όσον ικανοποιούν την Αρχή , ότι μπορούν να χρησιμοποιηθούν για το συγκεκριμένο πλοίο.

Κανονισμός 15
Στόμια κυτών που κλείνουν με φορητά καλύμματα και ασφαλίζονται υδατοστεγανά με οθόνινα καλύμματα και ράβδους στερέωσης.

Στην τελευταία πρόταση της παραγράφου (5) η λέξη "γραμμική" τοποθετείται πριν από την λέξη "παρεμβολή".

Κανονισμός 22
Ευδιαίοι , εισαγωγές και εξαγωγές

Στην πρώτη πρόταση της παραγράφου (1) οι λέξεις "εκτός ως προβλέπεται στην παράγραφο (2)" τοποθετούνται μεταξύ των λέξεων "θα" και "είναι".
Η ακόλουθη παράγραφος προστίθεται στο υπάρχον κείμενο:

"(2) Οι ευδιαίοι, από κλειστές υπερκατασκευές χρησιμοποιούμενες για μεταφορά φορτίου, επιτρέπεται να διαπερνούν το περίβλημα μόνο όπου το άκρο του καταστρώματος εξάλων δεν βυθίζεται όταν το πλοίο έχει εγκάρσια κλίση 5 μοίρες προς κάθε κατεύθυνση. Σε άλλες περιπτώσεις η

αποχετευση θα οδηγείται στο εσωτερικό του πλοιου σύμφωνα με τις διαταξεις της Διεθνούς Συμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα που ισχυει". Οι υπάρχουσες παράγραφοι (2) έως (5) επαναριθμούνται (3) εως (6). Στην επαναριθμημένη παράγραφο (4) η παραπομπη στην "παράγραφο (1)" αντικαθισταται από την "παράγραφο (2)". Στην πρωτη προταση της επαναριθμημένης παραγράφου (6) οι λέξεις "όλες οι βαλβίδες και ενισχυσεις του κελύφους" αντικαθίστανται από τις "όλες οι ενισχύσεις του κελύφους και οι βαλβίδες".

Κανονισμός 23
Παραφωτίδες

Στην παράγραφο (2) του κανονισμού οι λέξεις "ισάλου γραμμής φορτώσεως" αντικαθίστανται από τις λέξεις "έμφορτη ίσαλος γραμμή θέρους (ή εμφορτη γραμμή ξυλείας θέρους , εάν έχει σημανθεί)".

Κανονισμός 24
Υδρορροές

Στην πρώτη πρόταση της παραγράφου (2) οι λέξεις "υπολογιζόμενη έκτασις" αντικαθίστανται από τις λέξεις "υπολογιζομένη επιφάνεια" σύμφωνα με την παράγραφο (1)".
Στην δεύτερη πρόταση της παραγράφου (2) η λέξη "γραμμική" τοποθετείται πριν την λέξη "παρεμβολή".
Στην παράγραφο (3) οι λέξεις "πλοίο φέρει πυργωτό υπερκατασκευάσμα το οποίον" αντικαθίστανται με τις λέξεις "πλοίον φέρει πυργωτόν υπερκατασκευάσμα".

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III. ΥΨΟΣ ΕΞΑΛΩΝ

Κανονισμός 27
Τύποι πλοίων

Το υπάρχον κείμενο αντικαθίσταται από το ακόλουθο:
"(1) Για τον σκοπό του υπολογισμού του ύψους εξάλων , τα πλοία διακρίνονται σε τύπου "Α" και τύπου "Β".

Πλοία τύπου "Α".
(2) Πλοίο τύπου "Α" είναι εκείνο το οποίο:
(α) Προορίζεται για την μεταφορά μόνο υγρών χύμα φορτίων
(β) έχει πλήρως συνεχές και ενιαίο το εκτεθειμένο στον καιρό κατάστρωμα με μικρά μόνο στόμια εισόδου στους χώρους φορτίου , που κλείνουν με υδατοστεγανά , δια παρεμβυσμάτων χαλύβδινα καλύμματα ή καλύμματα από ισοδύναμο υλικό και
(γ) έχει μικρή διαχωρητότητα των εμφόρτων χώρων φορτίου.
(3) Πλοίο τύπου "Α" με μήκος μεγαλύτερο από 150 m , στο οποίο έχει σημανθεί ύψος εξάλων μικρότερο από το τύπου "Β" , όταν φορτώνεται σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου (11) , θα είναι ικανό να αντέξει σε κατάκλυση κάθε διαμερίσματος ή διαμερισμάτων , με υποτιθέμενη διαχωρητότητα ίση με 0.95, τηρουμένων των υποθέσεων ευσταθείας μετά από βλάβη που καθορίζονται στην παράγραφο 12 , και θα παραμένει εν επιπλεύσει σε ικανοποιητική θέση ισορροπίας όπως προδιαγράφεται στην παράγραφο (13). Σε ένα τέτοιο πλοίο ο χώρος μηχανών , θα θεωρείται σαν ένα διαμέρισμα που δύναται να κατακλυσθεί αλλά με διαχωρητότητα ίση με 0.85.

(4) Σε ένα πλοίο τυπου "Α" θα σημαινεται υψος εξάλων το οποίο δεν θα είναι μικρότερο από αυτό που αναφέρεται στον πίνακα Α του κανονισμού 28.

Πλοία τύπου "Β"

(5) Ολα τα πλοία τα οποία δεν υπόκεινται στις σχετικες διαταξεις των παραγράφων (2) και (3), που ισχύουν για τα πλοια τυπου "Α" θα θεωρούνται σαν πλοία τύπου "Β".

(6) Σε πλοία τύπου "Β", τα οποία στην θέση 1 εχουν στομια κυτων εφοδιασμένα με καλύμματα, συμμορφούμενα με τις διατάξεις του κανονισμού 15, εκτός της παραγράφου (7), θα σημαίνεται υψος εξάλων σύμφωνα με τις τιμές που δίδονται στον πίνακα Β του κανονισμου 28 προσαυξημένες με τις τιμές που δίδονται στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας

αυξήσεως του ύψους εξάλων των πινακοποιημένων τιμών ύψους εξαλων πλοίων τύπου Β με καλύμματα στομίων κυτών μη συμμορφούμενα με τους κανονισμούς 15(7) ή 16.

Μήκος του πλοίου (μέτρα)	Αύξηση ύψους εξάλων (χιλιοστά)	Μήκος του πλοίου (μέτρα)	Αύξηση ύψους εξάλων (χιλιοστά)	Μήκος του πλοίου (μέτρα)	Αύξηση ύψους εξάλων (χιλιοστα)
108 και κάτω	50	139	175	170	290
109	52	140	181	171	292
110	55	141	186	172	294
111	57	142	191	173	297
112	59	143	196	174	299
113	62	144	201	175	301
114	64	145	206	176	304
115	68	146	210	177	306
116	70	147	215	178	308
117	73	148	219	179	311
118	76	149	224	180	313
119	80	150	228	181	315
120	84	151	232	182	318
121	87	152	236	183	320
122	91	153	240	184	322
123	95	154	244	185	325
124	99	155	247	186	327
125	103	156	251	187	329
126	108	157	254	188	332
127	112	158	258	189	334
128	116	159	261	190	336
129	121	160	264	191	339
130	126	161	267	192	341
131	131	162	270	193	343
132	136	163	273	194	346
133	142	164	275	195	348
134	147	165	278	196	350
135	153	166	280	197	353

136	159	167	283	198	355
137	164	168	285	199	357
138	170	169	287	200	358

Υψη εξάλων για ενδιάμεσα μήκη θα λαμβάνονται με γραμμική παρεμβολή. Υψη εξάλων για πλοία με μήκος μεγαλύτερο από 200 μέτρα θα καθορίζονται απο την Αρχή.

(7) Σε πλοία τύπου "Β" , τα οποία έχουν στην θέση 1 στόμια κυτών που φέρουν καλύμματα συμμορφούμενα με τις διατάξεις του κανονισμού 15(7) ή του κανονισμού 16 , θα σημαίνεται ύψος εξάλων σύμφωνα με τον πίνακα Β του κανονισμού 28 , εκτός εάν άλλως προβλέπεται στις παραγράφους (8) έως και (13) του παρόντος κανονισμού.

(8) Σε κάθε πλοίο , μήκους πάνω από 100 μέτρα , μπορεί να σημαίνεται ύψος εξάλων μικρότερο από το απαιτούμενο , σύμφωνα με την παράγραφο (7) , με την προϋπόθεση ότι , σε σχέση με την παρεχόμενη μείωση , η Αρχή θα ικανοποιηείται ότι:

(α) τα λαμβανόμενα μέτρα για την προστασία του πληρώματος είναι επαρκή ,

(β) οι διατάξεις απαγωγής των υδάτων είναι επαρκείς ,

(γ) τα καλύμματα στις θέσεις 1 και 2 συμμορφώνονται με τις διατάξεις του κανονισμού 16, έχουν ικανοποιητική αντοχή και έχει δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στα μέσα σφραγίσεως και ασφαλίσεως τους και

(δ) το έμφορτο πλοίο, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου (11), θα είναι ικανό να αντέξει σε κατάκλυση οποιουδήποτε διαμερίσματος ή διαμερισμάτων , με υποτιθέμενη διαχωρητότητα ίση με 0.95 τηρουμένων των υποθέσεων που προδιαγράφονται στην παράγραφο (12) και θα παραμένει εν επιπλεύσει σε ικανοποιητική θέση ισορροπίας, όπως προδιαγράφεται στην παράγραφο (13). Σε ένα τέτοιο πλοίο με μήκος πάνω από 150 μέτρα , ο χώρος μηχανών θα θεωρείται σαν ένα διαμέρισμα που δύναται να κατακλυσθεί αλλά με διαχωρητότητα ίση με 0.85.

(9) Κατά τον υπολογισμό του ύψους εξάλων για πλοία τύπου "Β" , τα οποία συμμορφώνονται με τις διατάξεις των παραγράφων (8), (11), (12) και (13) , οι τιμές του πίνακα Β του κανονισμού 28 δεν θα μειώνονται περισσότερο από το 60% της διαφοράς μεταξύ των πινακοποιημένων τιμών Β και Α για τα ανάλογα μήκη πλοίων.

(10)(α) Η μείωση στην πινακοποιημένη τιμή του ύψους εξάλων που επιτρέπεται σύμφωνα με την παράγραφο (9) μπορεί να αυξηθεί μέχρι την ολική διαφορά μεταξύ των τιμών στους πίνακες Α και Β του κανονισμού 28 υπό τον όρο ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις διατάξεις των:

(ι) κανονισμού 26 , εκτός της παραγράφου (4) , όπως για πλοία τύπου "Α"

(ιι) παραγράφων (8) , (11) και (13) του παρόντος κανονισμού , και

(ιιι) παραγράφου (12) του παρόντος κανονισμού, υπό τον όρο ότι θα θεωρείται υποθετικά ότι έχει υποστεί βλάβη οποιαδήποτε φρακτή καθ' όλο το μήκος του πλοίου , έτσι ώστε δύο γειτονικά διαμερίσματα να κατακλύζονται ταυτόχρονα , εκτός της περίπτωσης των οριακών φρακτών των χώρων μηχανών όπου τέτοια βλάβη δεν θα εξετάζεται.

(β) Σε ένα τέτοιο πλοίο , με μήκος πάνω από 150 μέτρα , ο χώρος μηχανών θα θεωρείται σαν ένα διαμέρισμα που δύναται να κατακλυσθεί , αλλά με διαχωρητότητα ίση με 0.85.

Αρχική κατάσταση φόρτωσης.

(11) Η αρχική κατάσταση φόρτωσης , πριν την κατάκλυση , θα

καθορίζεται ως ακολούθως:

(α) Το πλοίο φορτώνεται στην έμφορτη ίσαλο γραμμή θέρους με υποτιθέμενη μηδενική διαγωγή.

(β) Οταν υπολογίζεται η κατακορυφη θέση του κέντρου βάρους εφαρμόζονται οι ακόλουθες αρχές:

(ι) το μεταφερόμενο φορτίο είναι ομοιογενές.

(ιι) όλοι οι χώροι φορτίου, εκτός εκείνων που αναφέρονται στο εδάφιο (ιιι), συμπεριλαμβανομένων όμως των διαμερισμάτων που είναι μερικώς πληρωμένα, θα θεωρούνται ολικώς πληρωμένοι εκτός αν περιέχουν υγρά φορτία οπότε θα θεωρούνται κατά 98% πληρωμένοι.

(ιιι) Εάν το πλοίο πρόκειται να πλεύσει στην έμφορτη ίσαλο γραμμή θέρους με κενά διαμερίσματα τα διαμερίσματα αυτά θα θεωρούνται κενά με την προϋπόθεση ότι το υπολογιζόμενο στην κατάσταση αυτή κέντρο βάρους δεν είναι μικρότερο από το υπολογιζόμενο σύμφωνα με το εδάφιο (ιι).

(ιν) Το 50% της ολικής χωρητικότητας κάθε δεξαμενής και χώρου που προορίζεται να περιέχει αναλώσιμα υγρά και εφόδια θεωρείται ότι μπορεί να αναλωθεί. Υποτίθεται ότι για κάθε τύπο υγρού, τουλάχιστο ένα εγκάρσιο ζεύγος ή μία μεμονωμένη κεντρική δεξαμενή έχει μέγιστη ελεύθερη επιφάνεια και η δεξαμενή ή ο συνδυασμός δεξαμενών που πρόκειται να ληφθούν υπόψη θα είναι εκείνες όπου η επίδραση των ελευθέρων επιφανειών θα είναι η μέγιστη. Το κέντρο βάρους του περιεχομένου κάθε δεξαμενής θα λαμβάνεται στο κέντρο του όγκου της δεξαμενής. Οι υπόλοιπες δεξαμενές, θα θεωρούνται είτε κενές, ή ολικώς πληρωμένες και η κατανομή των υγρών μεταξύ αυτών των δεξαμενών θα είναι τέτοια που να δίδει το μεγαλύτερο πιθανό ύψος του κέντρου βάρους πάνω από την τρόπιδα.

(ν) Για κάθε διαμέρισμα που περιέχει υγρά, όπως προδιαγράφεται στο εδάφιο (ιι), εκτός της περίπτωσης διαμερισμάτων που περιέχουν αναλώσιμα υγρά όπως προδιαγράφεται στο εδάφιο (iv), η μέγιστη επίδραση τω ελευθέρων επιφανειών θα υπολογίζεται για μία γωνία εγκάρσιας κλίσης όχι μεγαλύτερη από 5 μοίρες. Εναλλακτικώς μπορεί να χρησιμοποιηθεί η πραγματική επίδραση των ελευθέρων επιφανειών, με την προϋπόθεση ότι η μέθοδος υπολογισμού είναι αποδεκτή από την Αρχή.

(vi) Τα βάρη θα υπολογίζονται με βάση τις ακόλουθες τιμές για τα ειδικά βάρη:

θαλασσινού ύδατος	1.025
γλυκού ύδατος	1.000
πετρελαίου καύσεως	0.950
πετρελαίου ντήζελ	0.900
λιπαντικού ελαίου	0.900

Υποθέσεις βλάβης.

(12) Εφαρμόζονται οι ακόλουθες αρχές σχετικά με τα στοιχεία της υποτιθέμενης βλάβης.

(α) Η κατακόρυφη έκταση της βλάβης, σε όλες τις περιπτώσεις υποτίθεται ότι είναι από την βασική γραμμή προς τα πάνω χωρίς περιορισμό.

(β) Η εγκάρσια έκταση της βλάβης λαμβάνεται ίση με το B/5 ή 11.5 μέτρα, οποιοδήποτε είναι το μικρότερο και μετράται από την πλευρά του

πλοιου , προς το εσωτερικό του , κάθετα προς την κεντρική γραμμή και στο επίπεδο της εμφορτης ισάλου γραμμής θερους.

(γ) Εάν βλάβη μικρότερης έκτασης από αυτή που προδιαγράφεται στις υποπαραγράφους (α) και (β) οδηγεί σε δυσμενέστερη κατάσταση , θα λαμβάνεται υπόψη αυτή η μικρότερη έκταση.

(δ) Εκτός αν διαφορετικά προβλέπεται από την παράγραφο (10)(α) , η κατάκλυση θα περιορίζεται σε ένα μόνο διαμέρισμα κείμενο μεταξύ γειτονικών εγκαρσίων φρακτών με την προϋπόθεση ότι το εσωτερικό διάμηκες όριο του διαμερίσματος δεν είναι σε θέση που βρίσκεται μέσα στην εγκάρσια έκταση της υποτιθέμενης βλάβης. Οι εγκάρσιες οριακές (ακραίες) φρακτές των πλευρικών δεξαμενών, οι οποίες δεν εκτείνονται καθ'όλον το πλάτος του πλοίου θα θεωρούνται ότι δεν έχουν βλαβεί εφόσον εκτείνονται πέραν από την εγκάρσια έκταση της υποτιθέμενης βλάβης που προδιαγράφεται στην υποπαράγραφο (β). Εαν σε μία εγκάρσια φρακτή υπάρχουν βαθμίδες ή εσοχές σε μήκος όχι μεγαλύτερο από 3 μέτρα τοποθετημένες μέσα στα όρια της υποτιθέμενης εγκάρσιας έκτασης της βλάβης όπως αυτή ορίζεται στην υποπαράγραφο (β) αυτή η εγκάρσια φρακτή μπορεί να θεωρηθεί άθικτη και ότι κατακλύζεται μόνο το γειτονικό διαμέρισμα. Εαν , πάντως , μέσα στα όρια της υποτιθέμενης εγκάρσιας έκτασης βλάβης υπάρχει βαθμίδα ή εσοχή , σε μήκος μεγαλύτερο από 3 μέτρα , σε εγκάρσια φρακτή , τα δύο γειτονικά , σε αυτήν την φρακτή διαμερίσματα θα θεωρούνται ότι έχουν κατακλυσθεί. Οι βαθμίδες που σχηματίζονται από το πρωραίο και πρυμναίο στεγανό συγκρούσεως δεν θα θεωρούνται σαν βαθμίδες για το σκοπό του παρόντος κανονισμού.

(ε) Οταν κύρια εγκάρσια φρακτή ευρίσκεται μέσα στα όρια της υποτιθέμενης εγκάρσιας έκτασης της βλάβης και φέρει βαθμίδα κατά μήκος των διπύθμενων ή των πλευρικών δεξαμενών, σε μήκος μεγαλύτερο από 3 μέτρα το διπύθμενο ή η πλευρική δεξαμενή που συνορεύει με μέρος της βαθμίδας της κύριας εγκάρσιας φρακτής θα θεωρείται ότι κατακλύζεται ταυτόχρονα. Εαν αυτή η πλευρική δεξαμενή έχει ανοίγματα προς ένα ή περισσότερους χώρους φορτίου , όπως ανοίγματα φόρτωσης σιτηρών , αυτό το άνοιγμα ή τα ανοίγματα θα θεωρούνται ότι κατακλύζονται ταυτόχρονα. Ομοίως για ένα πλοίο που μεταφέρει υγρά φορτία , εάν μία πλευρική δεξαμενή έχει ανοίγματα προς γειτονικά διαμερίσματα , αυτά τα γειτονικά διαμερίσματα θα θεωρούνται ότι είναι κενά και ότι κατακλύζονται ταυτόχρονα. Αυτή η διάταξη εφαρμόζεται και όταν αυτά τα ανοίγματα είναι εφοδιασμένα με μέσα κλεισίματος , εκτός εάν στις φρακτές μεταξύ των δεξαμενών υπάρχουν συρταρωτές βαλβίδες που χειρίζονται από το κατάστρωμα. Καλύμματα ανθρωποθυρίδων ασφαλισμένα με κοχλίες που απέχουν μεταξύ τους μικρά διαστήματα θεωρούνται σαν ισοδύναμα με φρακτές χωρίς ανοίγματα , εκτός από την περίπτωση ανοιγμάτων στις άνω πλευρικές δεξαμενές , που καθιστούν τις άνω πλευρικές δεξαμενές κοινές με τους χώρους φορτίου.

(στ) Οταν εξετάζεται η κατάκλυση δύο γειτονικών , πρωραίου και πρυμναίου , διαμερισμάτων , οι κύριες εγκάρσιες φρακτές θα πρέπει να απέχουν μεταξύ τους τουλάχιστον κατά 1/3 $L^{2/3}$ ή 14.5m, οποιοδήποτε είναι μικρότερο , για να μπορούν να θεωρηθούν αποτελεσματικές. Οταν εγκάρσιες φρακτές βρίσκονται σε μικρότερη απόσταση , μία ή περισσότερες από αυτές θα θεωρούνται σαν μη - υπάρχουσες για να εξασφαλιστεί η ελάχιστη απόσταση μεταξύ των φρακτών.

Κατάσταση ισορροπίας.

(13) Η κατάσταση ισορροπίας μετά την κατάκλυση θα θεωρείται ικανοποιητική όταν:

(α) Η τελική ίσαλος γραμμή μετά την κατάκλυση και αφού ληφθούν υπ' όψη η βύθιση, η εγκαρσια κλιση και η διαγωγή ειναι κατω απο το κατώτερο χείλος κάθε ανοίγματος διά του οποίου μπορεί να γίνει προοδευτική κατάκλυση. Σαν τέτοια ανοίγματα θα θεωρούνται τα εξαεριστικά, οι εξαεριστήρες, τα ανοίγματα που κλείνουν με υδατοστεγείς θύρες (ακόμη και αν συμμορφώνονται με τον κανονισμό 12) ή τα καλύμματα κυτών (ακόμη και αν συμμορφώνονται με τον κανονισμό 16 ή τον κανονισμό 19(4)) και μπορούν να εξαιρεθούν εκείνα τα ανοίγματα που κλείνουν με καλύμματα ανθρωποθυρίδων και στόμια άνευ χείλους (που συμμορφώνονται με τον κανονισμό 18), καλύμματα στομιών κυτών του τύπου που προδιαγράφεται στον κανονισμό 27(2), τηλεχειριζόμενες ολισθαίνουσες υδατοστεγείς θύρες και παραφωτίδες, μη ανοιγόμενου τύπου (που συμμορφώνονται με τον κανονισμό 23). Ανεξάρτητα από τα παραπάνω για την περίπτωση των θυρών μεταξύ ενός κυρίου χώρου μηχανών και του χώρου μηχανισμού πηδαλίου, οι υδατοστεγείς θύρες μπορεί να είναι γιγγλυμωτές άμεσης ενεργοποιησης, που διατηρούνται κατά την διάρκεια του πλου κλειστές όταν δεν χρησιμοποιούνται, με την προϋπόθεση ότι το κατώτερο σημείο του κατωφλίου τους κείται πάνω από την έμφορτη ίσαλο γραμμή θέρους.

(β) Εάν σωληνώσεις, αγωγοί ή σήραγγες βρίσκονται μέσα στα όρια της υποτιθέμενης έκτασης της βλάβης, όπως ορίζεται στην παράγραφο (12)(β), θα λαμβάνεται μέριμνα έτσι ώστε η κατάκλυση να μην επεκταθεί και σε άλλα διαμερίσματα, εκτός των υποτιθεμένων να κατακλυσθούν, κατά τον υπολογισμό κάθε περίπτωσης βλάβης.

(γ) Η εγκάρσια γωνία κλίσης λόγω μη συμμετρικής κατάκλυσης δεν υπερβαίνει τις 15 μοίρες. Μπορεί να γίνει αποδεκτή και γωνία κλίσης μέχρι και 17 μοίρες, με την προϋπόθεση ότι κανένα σημείο του καταστρώματος δεν βυθίζεται.

(δ) Το μετακεντρικό ύψος μετά την κατάκλυση είναι θετικό.

(ε) Οταν οποιοδήποτε μέρος του καταστρώματος που βρίσκεται εκτός του υποτιθεμένου να κατακλυσθεί διαμερίσματος βυθίζεται, σε μία ειδική περίπτωση βλάβης, ή σε κάθε περίπτωση όπου το περιθώριο της ευστάθειας στην βεβλαμμένη κατάσταση μπορεί να θεωρηθεί αμφίβολο η ευστάθεια μετά από βλάβη πρέπει να εξετάζεται. Αυτή μπορεί να θεωρηθεί ως ικανοποιητική εάν η καμπύλη των μοχλοβραχιόνων ανορθώσεως έχει εύρος τουλάχιστον ίσο με 20 μοίρες πέραν από τη θέση ισορροπίας και ο μέγιστος μοχλοβραχίονας ανόρθωσης είναι τουλάχιστον 0.1 μέτρα μέσα σε αυτό το εύρος. Η επιφάνεια κάτω από την καμπύλη των μοχλοβραχιόνων ανορθώσεως θα είναι όχι μικρότερη από 0.0175 μέτρα - ακτίνια μέσα σε αυτό το εύρος. Η Αρχή θα εξετάζει τον πιθανό κίνδυνο που παρουσιάζουν προστατευμένα ή μη ανοίγματα, τα οποία μπορεί προσωρινά να βυθιστούν όταν το πλοίο λάβει κλίση που βρίσκεται μέσα στα όρια της εφεδρικής ευστάθειας, μετά από βλάβη.

(στ) Η Αρχή έχει ικανοποιηθεί ότι η ευστάθεια κατά τις ενδιάμεσες φάσεις της κατάκλυσης είναι ικανοποιητική.

Πλοία χωρίς μέσα πρόωσης.

(14) Σε μία φορτηγίδα, (μπάριζα) ή άλλο τύπο πλοίου χωρίς ανεξάρτητα μέσα πρόωσης θα σημαίνεται ύψος εξάλων σύμφωνα με τις διατάξεις των σχετικών κανονισμών. Σε φορτηγίδες που πληρούν τις απαιτήσεις των παραγράφων (2) και (3) μπορούν να σημαίνονται ύψη εξάλων τύπου "Α":

(α) Η Αρχή θα εξετάζει ειδικά την ευστάθεια των φορτηγίδων με φορτίο στο εκτεθειμένο κατάστρωμα. Φορτίο στο κατάστρωμα μπορεί μόνο να μεταφερθεί σε φορτηγίδες, στις οποίες έχει σημανθεί ύψος εξάλων

τυπου "Β".

(β) Ανεξάρτητα από τα παραπάνω , γιά την περίπτωση μη επανδρωμένων φορτηγίδων , δεν εφαρμόζονται οι απαιτήσεις των κανονισμών 25 , 26(2) , 26(3) και 39.

(γ) Τέτοιες μη επανδρωμενες φορτηγίδες , οι οποιες έχουν στο κατάστρωμα εξάλων, μικρά ανοίγματα που κλείνουν υδατοστεγώς , με φεροντα παρεμβύσματα χαλύβδινα καλύμματα ή με αλλο ισοδύναμο υλικό μπορεί να σημαίνεται υψος εξάλων κατά 25% μικρότερο από εκείνο που υπολογίζεται σύμφωνα με τους σχετικούς κανονισμούς.

Κανονισμός 37
Εκπτώσεις για υπερκατασκευάσματα και πυργωτά υπερκατασκευάσματα.

Στην υποσημείωση των πινάκων της παραγράφου (2) για αμφότερα τα τύπου "Α" και τύπου "Β" πλοία, οι λέξεις "και πυργωτά υπερκατασκευάσματα" τοποθετούνται μετά την λέξη "υπερκατασκευές".

Κανονισμός 38
Σιμότης καταστρώματος

Στον ορισμό του "y" στην παράγραφο (12) οι λέξεις "τέλος της σιμότητας καταστρώματος" αντικαθίστανται με τις λέξεις "πρυμναία ή πρωραία κάθετος".

Κανονισμός 40
Ελάχιστα ύψη εξάλων

Στην πρώτη πρόταση της παραγράφου (4) οι λέξεις "παράγραφος (1)" αντικαθίστανται με τις λέξεις "παράγραφος (3)".

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV
ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΣΤΑ ΟΠΟΙΑ ΣΗΜΑΙΝΕΤΑΙ ΥΨΟΣ ΕΞΑΛΩΝ ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΞΥΛΕΙΑΣ.

Κανονισμός 44
Στοιβασία

Το υπάρχον κείμενο αντικαθίσταται με το ακόλουθο:

"Γενικά

(1) Ανοίγματα στο εκτεθειμένο στον καιρό κατάστρωμα στα οποία στοιβάζεται φορτίο θα κλείνονται και θα ασφαλίζονται.
Οι ανεμοδόχοι και τα εξαεριστικά θα προστατεύονται αποτελεσματικά.

(2) Το φορτίο ξυλείας επί του καταστρώματος θα εκτείνεται τουλάχιστο καθ'όλο το διαθέσιμο μήκος του χάσματος ή των χασμάτων μεταξύ των υπερκατασκευών.
Οταν δεν υφίσταται περιορισμός λόγω υπερκατασκευής στο πρυμναίο μέρος η ξυλεία θα εκτείνεται τουλάχιστον μέχρι την πρυμναία πλευρά του πρυμναίου στομίου κύτους.
Το φορτίο ξυλείας θα εκτείνεται , κατά το εγκάρσιο όσο το δυνατόν πλησιέστερα στις πλευρές του πλοίου αφήνοντας μόνο όσο κενό δημιουργείται από εμπόδια όπως προστατευτικά κιγκλιδώματα , δρύφακτα, ορθοστάτες , είσοδοι πλοηγών κ.λ.π, και με την προϋπόθεση ότι το έτσι δημιουργούμενο σε κάθε πλευρά του πλοίου κενό δεν θα υπερβαίνει , κατά μέσο όρο το 4% του πλάτους. Η ξυλεία θα στοιβάζεται όσο το δυνατό στερεά, τουλάχιστο, μέχρι το συνήθες ύψος της υπερκατασκευής , εξαιρουμένου οποιουδήποτε μερικώς ανυψωμένου καταστρώματος.

(3) Οταν πλοίο πλέει χειμώνα εντός μιας περιοχής ζώνης χειμώνα , το ύψος του φορτιου καταστρώματος υπεράνω του εκτεθειμένου καταστρώματος δεν θα υπερβαίνει το ενα τρίτο του μέγιστου πλάτους του πλοίου.

(4) Το φορτίο ξυλείας επί του καταστρωματος θα στοιβαζεται χωρίς κενά (συμπαγώς), θα εχμάζεται και θα ασφαλίζεται. Αυτό δεν θα παρεμποδίζει κατά κανένα τρόπο την ναυσιπλοϊα και τις αναγκαίες εργασίες επί του πλοίου.

Ορθοστάτες.

(5) Οταν το είδος της ξυλείας απαιτεί ορθοστάτες , αυτοί θα έχουν επαρκή αντοχή , σε συνδυασμό με το πλάτος του πλοίου. Η αντοχή των ορθοστατών δεν θα υπερβαίνει την αντοχή του δρυφάκτου και η απόσταση μεταξύ των θα είναι ανάλογη με το μήκος και τη φύση της μεταφερόμενης ξυλείας , αλλά δεν θα υπερβαίνει τα 3 μέτρα. Για την στερέωση των ορθοστατών θα προβλέπονται ισχυρές γωνίες ή μεταλλικές υποδοχές ή άλλα ισοδύναμα μέσα.

Εχμάσεις.

(6) Το επί του καταστρώματος φορτίο ξυλείας θα ασφαλίζεται αποτελεσματικά , καθ'όλο το μήκος του με αποδεκτό από την Αρχή , για την φύση της μεταφερόμενης ξυλείας ,. σύστημα εχμάσεως.*

Ευστάθεια.

(7) Θα λαμβάνεται μέριμνα έτσι ώστε να υπάρχει ασφαλές περιθώριο ευσταθείας σε όλα τα στάδια του πλού,λαμβανομένων υπ'όψη, των τυχόντων επιπροσθέτων βαρών όπως εκείνων που οφείλονται σε απορρόφηση ύδατος ή πάγου, εάν συντρέχει περίπτωση, και των απωλειών βάρους που οφείλονται στην κατανάλωση των καυσίμων και των εφοδίων.*

---

* Γίνεται αναφορά στον κώδικα "περί ασφαλούς πρακτικής για πλοία που μεταφέρουν ξυλεία στο κατάστρωμα" που υιοθετήθηκε από τηον οργανισμό με την Απόφαση Α.287 (VIII) και τροποποιήθηκε από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφαλείας στην τριακοστή ενάτη σύνοδό της.

Προστασία πληρώματος , είσοδος στους χώρους μηχανών κ.λ.π.

(8) Επιπλέον των απαιτήσεων του κανονισμού 25 (5) προστατευτικά κιγκλιδώματα ή χειραγωγοί , με κάθετη μεταξύ των απόσταση όχι μεγαλύτερη από 350 χιλιοστόμετρα , θα τοποθετούνται σε κάθε πλευρά του καταστρώματος φορτίου και μέχρι ύψος τουλάχιστο ένα (1) μέτρο πάνω από το φορτίο.
Επιπρόσθετα ένας χειραγωγός , κατά προτίμηση συρματόσχοινο με εντατήρα , θα τοποθετείται , όσο είναι πρακτικό πλησιέστερα , στην κεντρική γραμμή του πλοίου. Τα υποστηρίγματα των στυλών των προστατευτικών κιγκλιδωμάτων θα έχουν τέτοια απόσταση μεταξύ τους έτσι ώστε να μην δημιουργείται κύρτωση χωρίς αιτία. Οπου το φορτίο τοποθετείται σε διαφορετικά ύψη θα προβλέπεται μία ασφαλής επιφάνεια προσπέλασης , υπεράνω του φορτίου με πλάτος όχι μικρότερο από 600

χιλιοστομετρα , η οποια θα ασφαλίζεται αποτελεσματικα κατω ή πλησίον του χειραγωγού.

(9) Οπου οι απαιτησεις που προδιαγράφονται στην παράγραφο (8) δεν είναι πρακτικα εφαρμοσιμες θα χρησιμοποιούνται εναλλακτικές διαταξεις που θα ικανοποιουν την Αρχή.

Μηχανισμός κινήσεως πηδαλιου.

(10) Ο μηχανισμός κινήσεως πηδαλίου θα προστατευεται αποτελεσματικά απο βλάβη λογω του φορτίου και θα είναι , όσο αυτό είναι πρακτικό , προσπελασιμος. Θα υπάρχει.επαρκής πρόβλεψη για τον χειρισμό του πηδαλίου στην περίπτωση βλάβης του κυρίου μηχανισμού κινήσεώς του.

Κανονισμός 45
Υπολογισμος του ύψους εξαλων.

Στην παράγραφο (5) οι λέξεις "ή με τον κανονισμό 40 (8) με βάση το βυθισμα ξυλείας θέρους , μετρούμενο απο την άνω όψη της τρόπιδας μεχρι την ίσαλο γραμμή θέρους ξυλείας" προστίθενται μετά την λέξη "ξυλεία".

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II
Ζώνες , Περιοχές και εποχιακές περίοδοι.

Κανονισμός 46
Βόρειες εποχιακές ζώνες και περιοχές χειμώνα.

Η τελευταία πρόταση της παραγράφου (1) (β) αντικαθίσταται με την ακόλουθη:
"Στην ζώνη αυτή δεν συμπεριλαμβάνεται η εποχιακή ζώνη Ι χειμώνα του βορείου Ατλαντικού , η εποχιακή περιοχή χειμώνα του βορείου Ατλαντικού και η Βαλτική θάλασσα οριζόμενη από τον παράλληλο πλάτους του Σκαπ στην Σκαγέράκη. Τα νησιά Σέτλαντ θεωρούνται σαν όρια των εποχιακών ζωνών Ι και ΙΙ χειμώνα του βορείου Ατλαντικού.

εποχιακές περίοδοι:
ΧΕΙΜΩΝΑ : 1 Νοεμβρίου έως 31 Μαρτίου.
ΘΕΡΟΥΣ : 1 Απριλίου έως 31 Οκτωβρίου.

Κανονισμός 47

Οι λέξεις "στην Δυτική ακτή της Αμερικάνικης Ηπείρου" στο τέλος του κανονισμού αντικαθίστανται με τα ακόλουθα:
"μέχρι το σημείο πλάτους 33 μοιρών Ν , μήκους 79 μοιρών Δ , ακολούθως η λοξοδρομία μέχρι σημείο πλάτους 41 μοιρών Ν , μήκους 75 μοιρών Δ ακολούθως η λοξοδρομία μέχρι τον φάρο PUNTA CORONA στο νησί CHILOE ISLAND , πλάτους 41 μοιρών 47'Ν μήκους 73 μοιρών 53' Δ , ακολούθως κατά μήκος των βορείων ανατολικών και νοτίων ακτών του νησιού CHILOE ISLAND μέχρι το σημείο πλάτους 43 μοιρών 20' Ν , μήκους 74 μοιρών 20'Δ και από εκεί ο μεσημβρινός μήκους 74 μοιρών 20' Ν μέχρι τον παράλληλο πλάτους 45 μοιρών 45' Ν , συμπεριλαμβανομένης της εσωτερικής ζώνης των CHILOE CHANNELS από τον μεσημβρινό 74 μοιρών 20' Δ και ανατολικά.

Κανονισμός 48
Τροπική ζώνη

Στο τέλος της πρώτης υποπαραγράφου της παραγράφου (2) οι λέξεις "και ακολούθως η λοξοδρομία στην Δυτική Ακτή της Αμερικανικής ηπείρου στο πλάτος 30 μοιρών Ν" αντικαθίστανται με τις λέξεις "ακολούθως η λοξοδρομία στο σημείο πλάτους 32 μοιρών 47' Ν , μήκους 72 μοιρών Δ και ακολούθως μέχρι τον παράλληλο πλάτους 32 μοιρών 47' Ν στην δυτική ακτή της Νότιας Αμερικής".
Στην δεύτερη υποπαράγραφο της παραγράφου (2) η λέξη "Κοκουίμπο" αντικαθίσταται με την λέξη "Βαλπαραΐσο".

Κανονισμός 49
Εποχιακές τροπικές περιοχές

Στην παράγραφο 4(β) οι λέξεις "μέχρι πλάτος 120 μοιρών Α και ακολούθως ο μεσημβρινός πλάτους 120 μοιρών Α μέχρι τις ακτές της Αυστραλίας" αντικαθίστανται από τις λέξεις "μέχρι πλάτος 114 μοιρών Α και ακολούθως ο μεσημβρινός πλάτους 114 μοιρών Α μέχρι τις ακτές της Αυστραλίας".

Χάρτης ζωνών και εποχιακών περιοχών

Οι λέξεις "ΕΠΟΧΙΑΚΗ ΖΩΝΗ ΧΕΙΜΩΝΑ" όπου υποδηλώνουν την περιοχή κατά μήκος της ανατολικής ακτής των Ηνωμένων Πολιτειών αντικαθίστανται με τις λέξεις "ΕΠΟΧΙΑΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΧΕΙΜΩΝΑ"
Οι λέξεις "ΕΠΟΧΙΑΚΗ ΖΩΝΗ ΧΕΙΜΩΝΑ" όπου εμφανίζονται στον χάρτη (εκτός των περιπτώσεων που αναφέρονται παραπάνω) αντικαθίστανται με τις λέξεις "ΧΕΙΜΩΝΑ ΕΠΟΧΙΑΚΗ ΖΩΝΗ"και οι λέξεις "ΕΠΟΧΙΑΚΗ ΤΡΟΠΙΚΗ" αντικαθίστανται με τις λέξεις "ΕΠΟΧΙΑΚΗ ΤΡΟΠΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ"
Στην σημείωση η λέξη "Δυτική" αντικαθίσταται με την λέξη "Ανατολική".
Το όριο της εποχιακής τροπικής περιοχής στις ακτές της Αυστραλίας μετακινείται από το μήκος 120 μοιρών Α στο μήκος 114 μοιρών Α.
Το νότιο όριο της νότιας θερινής ζώνης ανατολικά του σημείου με πλάτος 33 μοίρες Ν , μήκος 79 μοίρες Δ μέχρι την δυτική ακτή της Αμερικής Ηπείρου παραλείπεται. Τοποθετείται η λοξοδρομία από το σημείο πλάτους 33 μοιρών Ν , μήκους 79 μοιρών Δ μέχρι το σημείο πλάτους 41 μοιρών Ν , μήκους 75 μοιρών Δ. Ακολούθως τοποθετείται η λοξοδρομία στον φάρο PUNTA CORONA , στο νησί CHILOE ISLAND , πλάτους 41 μοίρες 47' Ν , μήκους 73 μοίρες 53' Δ. Ακολούθως η βόρεια , ανατολική και νότια ακτή του νησιού CHILOE ISLAND τοποθετούνται σαν όρια μέχρι το σημείο πλάτους 43 μοιρών 20' Ν , μήκους 74 μοιρών 20' Δ. Ακολούθως τοποθετείται ο μεσημβρινός μήκους 74 μοιρών 20' Δ , μέχρι τον παράλληλο πλάτους 45 μοιρών 45' Ν και ακολούθως αυτός ο παράλληλος μέχρι την δυτική ακτή της Νότιας Αμερικής.
Η λοξοδρομία από το σημείο πλάτους 26 μοιρών Ν , μήκους 75 μοιρών Δ στην δυτική ακτή της Νότιας Αμερικής στο πλάτος 30 μοιρών Ν παραλείπεται από το νότιο όριο της τροπικής ζώνης. Τοποθετείται η λοξοδρομία από το σημείο πλάτους 26 μοιρών Ν , μήκους 75 μοιρών Δ μέχρι το σημείο πλάτους 32 μοιρών 47' Ν , μήκους 72 μοιρών Δ και ακολούθως ο παράλληλος πλάτους 32 μοιρών 47' Ν μέχρι την δυτική ακτή της Νότιας Αμερικής.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ

Οι υπάρχοντες τύποι του Διεθνούς Πιστοποιητικού Γραμμων Φορτωσεως (1966) και του Διεθνους Πιστοποιητικού Απαλλαγής Γραμμων Φορτωσεως αντικαθιστανται απο τα ακόλουθα:

Τύπος του Διεθνούς Πιστοποιητικού Γραμμών Φορτώσεως
ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΓΡΑΜΜΩΝ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

(Επίσημη σφραγίδα) (Χώρα)

Εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης περί Γραμμών Φορτώσεως , 1966 , όπως τροποποιήθηκε με το συννημένο σ' αυτή σχετικό Πρωτόκολλο του 1988, κατ' εξουσιοδότηση της Κυβερνήσεως της

(Ονομα της Χώρας)

από ---
(εξουσιοδοτημένο πρόσωπο ή οργανισμός)

Στοιχεία Πλοίου (1)

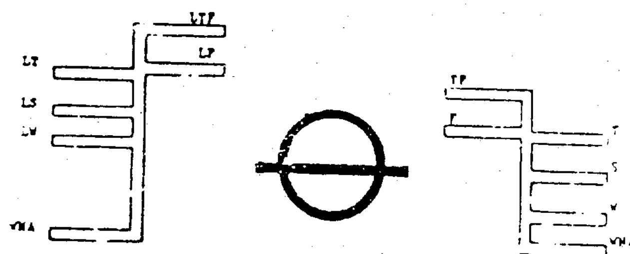
Ονομα του πλοίου...
Διακριτικός αριθμός ή γράμματα...............................
Λιμάνι νηολόγησης..
Μήκος Πλοίου (L) όπως ορίζεται στο άρθρο 2(8)(σε μέτρα)..............
Αριθμός ΙΜΟ (2)..

προσδιορισθέν ύψος εξάλων ως:(3)
(Νέο πλοίο
(
(Υπάρχον πλοίο

Τύπος πλοίου(3)
(Τύπος "Α"
(Τύπος "Β"
(Τύπος "Β"με ελαττωμένο
(ύψος εξάλων
(Τύπος "Β" με αυξημένο
(ύψος εξάλων

Υψος εξάλων από την γραμμή καταστρώματος (4)		Γραμμή φορτώσεως(4)
Τροπικό	.............χιλιοστ(T)	.....χλ.υπεράνω του (S)
Θέρους	.............χιλιοστ(S)	Το ανώτατο άκρο της γραμμής που διέρχεται από το κέντρο του δίσκου.
Χειμώνα	.............χιλιοστ(W)	........χλ. κάτω του(S)
Χειμώνα Βορείου Ατλαντικού	............χιλιοστ(WNA)	.......χλ. κάτω του (S)
Τροπικό ξυλείας	.............χιλιοστ(LT)	....χλ.υπεράνω του (LS)
Θέρους ξυλείας	.............χιλιοστ(LS)	.....χλ.υπεράνω του (S)
Χειμώνα ξυλείας	.............χιλιοστ(LW)	.....χλ. κάτω του (LS)
Χειμώνα ξυλείας Βορείου Ατλαντικού	............χιλιοστ(LWNA)	.....χλ. κάτω του (LS)

Ανοχή λόγω γλυκού ύδατος γιά όλα τα ύψη εξάλων εκτός της ξυλείας...... χιλιοστ. Για ύψη εξάλων ξυλείας .... χιλιοστ.
Το ανώτατο άκρο της γραμμής καταστρώματος από την οποία μετρούνται αυτά τα ύψη εξάλων είναι .... χιλιοστ. .... στην πλευρά του καταστρώματος.



(1) Εναλλακτικά, τα στοιχεία του πλοίου μπορούν να τοποθετηθούν οριζόντια σε τετράγωνα πλαίσια.
(2) Σύμφωνα με την απόφαση Α.600(15)- του αριθμού ταυτότητας πλοίου - ΙΜΟ. Αυτή η πληροφορία μπορεί να περιλαμβάνεται προαιρετικά.
(3) Διαγράφεται κατάλληλα.
(4) Υψη εξάλων και γραμμές φορτώσεως που δεν εφαρμόζονται δεν απαιτείται να καταχωριθούν στο πιστοποιητικό. Εμφορτοι ίσαλοι γραμμές υποδιαίρεσης μπορούν να καταχωριθούν στο πιστοποιητικό προαιρετικά.

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ:

1. Το πλοίο έχει επιθεωρηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 14 της Σύμβασης.

2. Η επιθεώρηση απέδειξε ότι καταχωρίθηκαν τα ύψη εξάλων και σημάνθηκαν οι γραμμές φόρτωσης σύμφωνα με την Σύμβαση.

Το πιστοποιητικό αυτό ισχύει μέχρι ....(5) υποκείμενο στις ετήσιες επιθεωρήσεις σύμφωνα με το άρθρο 14(1)(γ) της Σύμβασης.

Εκδόθηκε ....
(τόπος έκδοσης πιστοποιητικού)

....
(ημερομηνία έκδοσης) (Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου να εκδίδει το πιστοποιητικό)

(σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Σημειώσεις:

1. Οταν το πλοίο αποπλέει από λιμάνι ευρισκόμενο σε ποταμό ή σε εσωτερικά ύδατα, θα επιτρέπεται τόση υπερφόρτωση όση αντιστοιχεί στο βάρος του καυσίμου και όλων των άλλων υλικών που απαιτούνται να καταναλωθούν από του λιμένος απόπλου μέχρι τον κατάπλου του στη θάλασσα.
2. Οταν το πλοίο ευρίσκεται σε γλυκό ύδωρ με πυκνότητα ίση με την μονάδα, η κανονική γραμμή φόρτωσης μπορεί να βυθιστεί κατά την ανοχή λόγω του γλυκού ύδατος που φαίνεται παραπάνω. Οταν η πυκνότητα είναι διαφορετική από την μονάδα, η ανοχή θα είναι ανάλογη της διαφοράς μεταξύ του 1,025 και της πραγματικής πυκνότητας.

Θεωρήσεις ετησίων επιθεωρήσεων

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ στην ετησια επιθεώρηση που διενεργήθηκε συμφωνα με το αρθρο 14(1)(γ) της Συμβασης, το πλοιο βρεθηκε να πληροι τις σχετικες απαιτησεις αυτης.

Ετησια Επιθεώρηση: Υπογραφων:.............................
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημενου)

Τόπος:.................................
Ημερομηνία:.............................

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

----

(5) Καταχωρείται η ημερομηνία λήξης όπως προσδιορίζεται από την Αρχή σύμφωνα με το άρθρο 19(1) της Σύμβασης. Η ημέρα και ο μήνας αυτής της ημερομηνίας αντιστοιχεί στην ημερομηνία επετείου όπως ορίζεται στο άρθρο 2(9) της Σύμβασης, εκτός αν τροποποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο 19(8) της Σύμβασης.

Ετήσια Επιθεώρηση: Υπογράφων:.............................
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος:.................................
Ημερομηνία:.............................

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Ετήσια Επιθεώρηση: Υπογράφων:.............................
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος:.................................
Ημερομηνία:.............................

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Ετήσια Επιθεώρηση: Υπογράφων:.............................
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος:.................................
Ημερομηνία:.............................

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 19(8)(γ)

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι, κατά την επιθεώρηση σύμφωνα με το άρθρο 19(8)(γ) της Σύμβασης, το πλοίο βρέθηκε να πληροί τις σχετικές απαιτήσεις αυτής.

Υπογράφων:.............................
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος:.................................
Ημερομηνία:............................

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Θεώρηση για παράταση του πιστοποιητικού εάν ισχύς του είναι μικρότερη των 5 ετών, σύμφωνα με το άρθρο 19(3).

Το πλοίο πληροί τις σχετικές απαιτήσεις της Σύμβασης και το παρόν πιστοποιητικό, σύμφωνα με το άρθρο 19(3) της Σύμβασης, θα γίνεται αποδεκτό ως ισχύον μέχρι.................................

Υπογράφων:.............................
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος:.................................
Ημερομηνία:............................

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Θεώρηση όταν η επιθεώρηση ανανέωσης έχει ολοκληρωθεί κατ' εφαρμογή του άρθρου 19(4).

Το πλοίο πληροί τις σχετικές απαιτήσεις της Σύμβασης και το παρόν πιστοποιητικό, σύμφωνα με το άρθρο 19(4) της Σύμβασης, θα γίνεται αποδεκτό ως ισχύον μέχρι...

Υπογράφων.................
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος:.................................
Ημερομηνία:............................

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Θεώρηση για την παράταση ισχύος του πιστοποιητικού μέχρι το πλοίο να καταπλεύσει στο λιμάνι επιθεώρησης ή για την περίοδο χάριτος σύμφωνα με τα άρθρα 19(5) ή 19(6) του κανονισμού.

Το παρόν πιστοποιητικό, σύμφωνα με το άρθρο 19(5)/19(6) (3) της Σύμβασης, γίνεται αποδεκτό ως ισχύον μέχρι.........................

Υπογράφων:............................

(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος:..............................
Ημερομηνία:.........................

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδιδει)

---

(3) Διαγράφεται ανάλογα.

Θεώρηση για την αλλαγή ημερομηνίας επετείου σύμφωνα με το άρθρο 19(8).

Σύμφωνα με το άρθρο 19(8) της Σύμβασης η νέα ημερομηνία επέτειου είναι ....

Υπογράφων:................
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος:..............................
Ημερομηνία:.........................

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Σύμφωνα με το άρθρο 19(8) της Σύμβασης η νέα ημερομηνία επετείου είναι ....

Υπογράφων:..........................
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος:..............................
Ημερομηνία:.........................

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Τύπος του Πιστοποιητικού Απαλλαγής Διεθνών Γραμμών Φορτώσεως

ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ ΓΡΑΜΜΩΝ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

(Επίσημη σφραγίδα) (Χώρα)

Εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης περί Γραμμών Φορτώσεως, 1966, όπως τροποποιήθηκε με το συνημμένο σ' αυτή σχετικό Πρωτόκολλο 1988, κατ'εξουσιοδότηση της Κυβέρνησης της

(Ονομα Χώρας)

από--

(εξουσιοδοτημένο πρόσωπο ή οργανισμος)

Στοιχεία πλοίου(1)

Ονομα πλοίου...
Διακριτικός αριθμός ή γράμματα.......................................
Λιμάνι νηολογήσεως...
Μήκος πλοίου (L) όπως ορίζεται στο άρθρο 2(8)(σε μέτρα)..............
Αριθμός ΙΜΟ(2)...

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ:

Το πλοίο απαλλάσεται από τις διατάξεις της Σύμβασης, με εξουσιοδότηση που παρέχεται από το άρθρο 6(2)/6(4) (3) αυτής.

Οι διατάξεις της Σύμβασης από τις οποίες απαλλάσσεται το πλοίο σύμφωνα με το άρθρο 6(2) είναι:.......................................
....
....
....

Το ταξίδι για το οποίο χορηγείται απαλλαγή σύμφωνα με το άρθρο 6(4) είναι:

Από..
Μέχρι..

Οροι, εάν υπάρχουν, βάσει των οποίων χορηγήθηκε η απαλλαγή είτε σύμφωνα με το άρθρο 6(2) είτε με το άρθρο 6(4):......................
....
....

Το παρόν πιστοποιητικό ισχύει μέχρι.............................(4) υπόκειμενο σε ετήσιες επιθεωρήσεις σύμφωνα με το άρθρο 14(1)(γ) της Σύμβασης.

Εκδόθηκε στο...
(τόπος έκδοσης πιστοποιητικού)

....
(ημερομηνία έκδοσης)

....
(Υπογραφή του αρμόδιως εξουσιοδοτημένου να εκδίδει το πιστοποιητικό)

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Θεωρήσεις ετησίων επιθεωρήσεων

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι στην ετήσια επιθεώρηση που διενεργήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 14(1)(γ) της Σύμβασης, το πλοίο βρέθηκε να συμμορφώνεται με τους όρους βάσει των οποίων χορηγήθηκε η παρούσα απαλλαγή.

Ετήσια Επιθεώρηση:

Υπογράφων:...........................
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος:...............................
Ημερομηνία:..........................

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Ετήσια Επιθεώρηση:

Υπογράφων:..............................
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

----

(1) Εναλλακτικά, τα χαρακτηριστικά του πλοίου μπορούν να τοποθετηθούν οριζόντια σε τετράγωνα πλαίσια.
(2) Σύμφωνα με την Απόφαση Α.600(15) - του αριθμού ταυτότητας πλοίου - ΙΜΟ. Αυτή η πληροφορία μπορεί να περιλαμβάνεται προαιρετικά.
(3) Διαγράφεται ανάλογα.
(4) Καταχωρίζεται η ημερομηνία λήξης όπως προσδιορίζεται από την Αρχή σύμφωνα με το άρθρο 19(10) της Σύμβασης. Η ημέρα και ο μήνας αυτής της ημερομηνίας αντιστοιχούν στην ημερομηνία επετείου όπως ορίζεται στο άρθρο 2(9) της Σύμβασης, εκτός αν τροποποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο 19(8) της Σύμβασης.

Τόπος:..................................
Ημερομηνία:.............................

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Ετήσια Επιθεώρηση:

Υπογράφων:..............................
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος:..................................
Ημερομηνία:.............................

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Ετήσια Επιθεώρηση:

Υπογράφων:..............................
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος:..................................
Ημερομηνία:.............................

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Ετήσια Επιθεώρηση σύμφωνα με το άρθρο 19(8)(γ).

ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι, κατά την επιθεώρηση σύμφωνα με το άρθρο 19(8)(γ) της Σύμβασης, το πλοίο πληροί σχετικές απαιτήσεις αυτής.

Υπογράφων:..............................
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος:..................................
Ημερομηνία:.............................

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Θεώρηση για παράταση του πιστοποιητικού εάν η ισχύς του είναι

μικρότερη των 5 ετών, σύμφωνα το άρθρο 19(3).

Το πλοίο πληροί τις σχετικές απαιτήσεις της Σύμβασης και το παρον πιστοποιητικό, σύμφωνα με το άρθρο 19(3) της Σύμβασης, θα γίνεται αποδεκτό ως ισχύον μέχρι..

Υπογράφων:..............................
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος:..................................
Ημερομηνία:.............................

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Θεώρηση όταν η επιθεώρηση ανανέωσης έχει ολοκληρωθεί σύμφωνα με το άρθρο 19(4).

Το πλοίο πληροί τις σχετικές απαιτήσεις της Σύμβασης, και το παρόν πιστοποιητικό, σύμφωνα με το άρθρο 19(4) της Σύμβασης, θα γίνεται αποδεκτό ως ισχύον μέχρι..

Υπογράφων:..............................
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος:..................................
Ημερομηνία:.............................

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Θεώρηση για την παράταση ισχύος του πιστοποιητικού μέχρι το πλοίο να καταπλεύσει στο λιμάνι επιθεώρησης ή για την περίοδο χάριτος σύμφωνα με τα άρθρα 19(5) ή 19(6).

Το πιστοποιητικό αυτό , σύμφωνα με το άρθρο 19(5)/19(6) (3) της Σύμβασης, πρέπει να γίνεται αποδεκτό ως ισχύον μέχρι..................

Υπογραφή:...............................
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος:..................................
Ημερομηνία:.............................

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

---

(3) Διαγράφεται αναλογα.

Θεώρηση για την αλλαγή της ημερομηνίας επετείου σύμφωνα με το άρθρο 19(8).

Σύμφωνα με το άρθρο 19(8) της Σύμβασης η νέα ημερομηνία επετείου ειναι...

Υπογράφων:.............................
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος:.................................
Ημερομηνία:............................

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Σύμφωνα με το άρθρο 19(8) της Σύμβασης η νέα ημερομηνία επετείου είναι...

Υπογράφων:.............................
(Υπογραφή του αρμοδίως εξουσιοδοτημένου)

Τόπος:.................................
Ημερομηνία:............................

(Σφραγίδα της Αρχής, που το εκδίδει)

Άρθρο δεύτερο

Οι διατάξεις των άρθρων 2, 3, 5 και 8 του α.ν. 391/1968 "Περί Κυρώσεως της Διεθνούς Συμβάσεως περί Γραμμών Φορτώσεως, 1966" (ΦΕΚ 125 Α'), εφαρμόζονται και επί του Πρωτοκόλλου που κυρώνεται με το άρθρο πρώτο.

Άρθρο τρίτο

Οι παραβάτες των διατάξεων του νόμου αυτού και του α.ν. 391/1968, όπως ισχύουν κάθε φορά, καθώς και των διατάξεων των διαταγμάτων και κανονισμών των εκδιδομένων κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 5 του α.ν. 391/1968, ανεξάρτητα αν συντρέχει περίπτωση άσκησης ποινικής ή πειθαρχικής δίωξης, τιμωρούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 45 του ν.δ. 187/1973 (ΦΕΚ 261 Α'), όπως ισχύει κάθε φορά.

Η προβλεπόμενη από το εν λόγω άρθρο 45 διαδικασία άσκησης και εκδίκασης προσφυγών εφαρμόζεται και εν προκειμένω.

Άρθρο τέταρτο

Η παράγραφος 4 του άρθρου 87 του ν. 792/1978, όπως κωδικοποιήθηκε με το π.δ. 913/1978 (ΦΕΚ 220 Α'), αντικαθίσταται ως ακολούθως:

4. Με αποφάσεις του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας μετά γνώμη του Δ.Σ. του Ν.Α.Τ. μπορεί να καθορίζονται: α) τα διατιμημένα έντυπα του Ν.Α.Τ., των οποίων τα έσοδα αποτελούν πόρο αυτού, β) ο φορέας ή οι φορείς και η διαδικασία εκτύπωσης και διάθεσης, γ) το αντίτιμο και ο τρόπος είσπραξής του με άμεση καταβολή ή με επικόλληση ειδικού ενσήμου, καθώς και ο τύπος του ενσήμου και ο τρόπος προμήθειας και διάθεσης αυτού και δ) κάθε άλλη λεπτομέρεια σχετικά με τα διατιμημένα έντυπα του Ν.Α.Τ..

Άρθρο πέμπτο

Η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει δέκα (10) ημέρες από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, του δε Πρωτοκόλλου και των Προσαρτημάτων του από την ολοκλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου V αυτού.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 9 Μαΐου 1994

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
ΚΑΡΟΛΟΣ ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΑΛΕΞ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους

Αθήνα, 9 Μαΐου 1994

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

Γ. ΚΟΥΒΕΛΑΚΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Εκδίδει την ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ από το 1833

Διεύθυνση	:	Καποδιστρίου 34
Ταχ. Κώδικας	:	104 32
TELEX	:	22.3211 ΥΡΕΤ GR
FAX	:	5234312

Οι υπηρεσίες του **ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ** λειτουργούν καθημερινά από **8.00'** έως **13.00'**

ΧΡΗΣΙΜΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

* Πώληση ΦΕΚ όλων των Τευχών Σολωμού 51 τηλ.: 52.39.762
* ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ: Σολωμού 51 τηλ.: 52.48.188
* Για φωτοαντίγραφα παλαιών τευχών στην οδό Σολωμού 51 τηλ.: 52.48.141
* Τμήμα πληροφόρησης: Για τα δημοσιεύματα των ΦΕΚ Σολωμού 51 τηλ. 52.25.713 – 52.49.547

* Οδηγίες για δημοσιεύματα Ανωνύμων Εταιρειών και ΕΠΕ τηλ.: 52.48.785

Πληροφορίες για δημοσιεύματα Ανωνύμων Εταιρειών και ΕΠΕ τηλ.: 52.25.761

* Αποστολή ΦΕΚ στην επαρχία με καταβολή της αξίας του δια μέσου Δημοσίου Ταμείου Για πληροφορίες: τηλ.: 52.48.320

Τιμές κατά τεύχος της ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ:

Κάθε τεύχος μέχρι 8 σελίδες δρχ. 100. Από 9 σελίδες μέχρι 16 δρχ. 150, από 17 έως 24 δρχ. 200

Από 25 σελίδες και πάνω η τιμή πώλησης κάθε φύλλου (8σέλιδου ή μέρους αυτού) αυξάνεται κατά 50 δρχ.

Μπορείτε να γίνετε συνδρομητής για όποιο τεύχος θέλετε. Θα σας αποστέλλεται με το Ταχυδρομείο.

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ

Κωδικός αριθ. κατάθεσης στο Δημόσιο Ταμείο 2531		Κωδικός αριθ. κατάθεσης στο Δημόσιο Ταμείο 3512
Η ετήσια συνδρομή είναι:		Ποσοστό 5% υπέρ του Ταμείου Αλληλοβοηθείας του Προσωπικού (ΤΑΠΕΤ)
α) Για το Τεύχος Α'	Δρχ. 15.000	Δρχ. 750
β) » » » Β'	» 30.000	» 1.500
γ) » » » Γ'	» 10.000	» 500
δ) » » » Δ'	» 30.000	» 1.500
ε) » » » Αναπτυξιακών Πράξεων	» 20.000	» 1.000
στ) » » » Ν.Π.Δ.Δ.	» 10.000	» 500
ζ) » » » ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	» 5.000	» 250
η) » » » Δελτ. Εμπ.& Βιομ. Ιδ.	» 10.000	» 500
θ) » » » Αν. Ειδικού Δικαστηρίου	» 3.000	» 150
ι) » » » Α.Ε. & Ε.Π.Ε.	» 200.000	» 10.000
ια) Για όλα τα Τεύχη εκτός ΤΑΕ-ΕΠΕ	» 100.000	» 5.000

Πληροφορίες: τηλ. 52.48.320

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ